aero JOURNAL HORS-SERIE
Juillet - Août 2019
HS N° 33

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

CURTISS P-40

un magazine des éditions caractère

CURTISS P-40

PAR GUY JULIEN

Profils couleur Jean-Marie Guillou & Rodrigo Barraza // Plans Hubert Cance // Illustration de Couverture Piotr Forkasiewicz

En couverture : Le 30 juillet 1943, une quarantaine de P-40 des *317th* et *319th Fighter Squadrons* engagent trente Bf 109 du III./JG 77 et vingt-cinq MC.202 du *51° Stormo* au-dessus de la Sardaigne. Lors des furieux *dogfights* auxquels se livreront les adversaires, le *Captain* Ralph « Zack » Taylor du *317th Fighter Squadron* signera un triplé (4e, 5e et 6e victoires) à bord de son Curtiss « Duchess of Durham », devenant as le jour-même.

P.04 0 INTRODUCTION

P.06 1 LES ORIGINES

P.34 2 BAPTÊME DU FEU !

P.56 3 FACE AU SOLEIL TRIOMPHANT

P.82 4 ACTE FINAL

P.108 5 CONCLUSION

P.110 6 ANNEXES

Aérojournal Hors-Série n°33
Juillet- Août 2019

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Service commercial E. Taurand
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, N. Belivier

Service des ventes et réassort :
à juste Titres 04 88 15 12 43

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en Espagne par : Rivadeneyra, Madrid
- Origine géographique du papier : Allemagne
- Taux de fibre recyclé : sans fibre recyclées
- Certification des papiers / fibres utilisées : PEFC
- Eutrophisation : Ptot 0.021 kg/t

PEFC PEFC/14-38-00163

Retrouvez-nous sur Facebook : www.facebook.com/aerojournal.magazine

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

PROLOGUE

« Le P-40 était un bon avion, mais quand vous grimpiez à son bord, vous réalisiez immédiatement qu'il était dépassé... Il était un peu poussif et sans l'appoint d'un réservoir auxiliaire son autonomie n'était pas spectaculaire. En outre, je ne me souviens pas être parvenu à le faire grimper au-delà de 25 000 pieds. Cependant, il était solide et fiable. En outre, son poste de pilotage spacieux était bien adapté aux grands gabarits... de ce point de vue, il me convenait parfaitement (...) »

Les souvenirs de John Wheeler, qui évoque ici sa prise de contact avec le Warhawk, remontent à une époque où son vieux chasseur se révèle encore capable d'actions d'éclat. C'est le cas lorsque, le 18 avril 1943 au large de la Tunisie, ceux du 57th FG revendiquent en une seule mission 77 victoires remportées aux dépens d'avions de transport de la Luftwaffe (59 seront effectivement rayés de ses inventaires). Ils signent à cette occasion la mission la plus fructueuse au niveau des scores de toute l'histoire de l'USAAF ! ■

INTRODUCTION

UN TIGRE APATHIQUE ?

« Je sais qu'ils ont été nombreux à l'ouest à considérer le P-40 comme impropre au combat. J'ai toujours pensé pour ma part que c'était un bon chasseur. Mais il manquait de puissance et de ce fait il était un grimpeur médiocre et il demeurait très mou à l'accélération. »

General-Major Nikolay Gerasimovich Golodnikov

On dit de certains acteurs qu'ils ont « une gueule » à laquelle ils doivent d'être immédiatement reconnus et appréciés du public. Il en va de même de quelques avions qui ont marqué leur époque. Ainsi le Curtiss P-40 avait avant tout une gueule… de requin. Cependant pour être restée gravée dans la mémoire collective, au-delà du cercle restreint des passionnés, celle-ci n'a pas été sa seule caractéristique marquante. Considéré comme obsolète dès 1941, celui qui était alors le chasseur standard de l'USAAF demeurera pourtant en première ligne jusqu'aux derniers jours du conflit et revêtira dans ces conditions plus de marques de nationalités différentes qu'aucun autre avion de combat américain construit jusqu'alors.

▲ En vol, le prototype Curtiss XP-40, tête d'une longue série qui comptera plus de 13 000 unités produites.

Produit entre 1940 et 1944 à 13 738 exemplaires, le P-40 bénéficie, il faut bien le reconnaître, d'une renommée justifiée par des états de services plus que par des performances tout juste moyennes. Si l'on se place du seul point de vue de la notoriété, le P-40, qui a trouvé sa place au cinéma et jusque dans la *Pop Culture* est effectivement un fameux combattant. Il représente également un chaînon essentiel dans l'évolution de l'aviation de chasse outre Atlantique. À équidistance entre les derniers biplans entoilés et les premiers jets, il s'affirme en effet comme l'aboutissement d'une longue lignée de monoplaces constituant la famille des Hawks (Faucons) conçue dans l'entre-deux-guerres par le bureau d'études de la Curtiss Aircraft Co.

À l'instar de Vough, spécialiste du Corsair sous toutes ses formes, Curtiss a en effet créé principalement pour le marché militaire des

L'USAAC en 1941 : la photo est trompeuse, car seul le P-40 B en deuxième position est alors effectivement en service, les autres appareils n'en étant qu'au stade de la présérie !

Ce P-40 E dans le soleil couchant monte la garde sur l'atoll de Midway, quelques temps après la bataille. On remarque que la « *meat ball* » au centre de l'étoile blanche a été sommairement repeinte.

bombardiers en piqué Helldiver et des Hawk monoplaces dédiés au combat aérien. D'abord biplans, dotés selon les cas de moteurs en étoile ou en ligne, ces derniers ont équipé depuis le milieu des années 1920 les VF (*Volplane Fighter*) de l'US Navy aussi bien que les PS (*Pursuit Squadron*) de l'USAAC. Cependant jusqu'au Model 75, alias Hawk 75 (H-75) alias P-36 dans l'US Army, les Hawk produits l'ont toujours été en petites séries. Avec ce premier monoplan tout en métal équipé d'un train d'atterrissage rétractable et d'un habitacle fermé, Curtiss se positionne en 1935 à l'avant-garde de la conception aéronautique au niveau international. Cependant, les technologies évoluent très rapidement de sorte que pour maintenir son avantage la firme de Buffalo va rapidement devoir faire évoluer son H-75 en le dotant d'un moteur en ligne. Ainsi vont naître d'abord le Curtiss Hawk 81 puis le 87 autrement dit le P-40 que ses utilisateurs qualifieront ensuite à loisir au gré des évolutions de Tomahawk, Kittyhawk ou Warhawk ! Un vrai florilège pour celui qui - pâtissant sans doute d'un excès de prudence conceptuelle dictée par les impératifs du moment : faire vite et pas cher - sera le dernier des Hawk et l'ultime chasseur produit en série par Curtiss. Pour autant, au-delà d'une image publique flatteuse, le P-40 était-il réellement l'appareil médiocre qu'en contrepoint certains auteurs se sont plu à décrire depuis la fin des années 1940 ? En considérant ses origines, son évolution et son action sur les principaux théâtres d'opérations où il a été employé, on arrive comme on va le voir à une conclusion beaucoup moins tranchée. ■

1 LES ORIGINES

DES FAUCONS ET DES TRADITIONS

L'histoire de Curtiss se confond avec celle de l'aviation elle-même. Né en 1878 à Hammondsport (New York) Glenn Curtiss est un passionné de mécanique. D'abord fabricant de bicyclettes, il passe à la moto dès 1903, l'année du vol historique des frères Wright à Kittyhawk... En 1906, après avoir rencontré ces fameux pionniers, Curtiss se lance à son tour dans la construction d'aéroplanes et fonde en 1907 la première société aéronautique du Nouveau Monde.

Comme précédemment avec les véhicules terrestres, il fabrique et teste lui-même ses engins. Dotés de roues ou de flotteurs, les prototypes se multiplient. Après avoir battu un record de vitesse sur route en 1907, avec sa Curtiss V8 motorcycle, il s'adjuge à Reims, en 1909, la première coupe d'aviation Gordon Bennett en faisant voler son aéroplane Curtiss N°2 « Reims Racer » sur un circuit fermé de 20 km à 75,77 km/h.

En 1911, il réalise le premier vol d'un hydravion. Ce record-là ne lui sera toutefois pas homologué puisqu'après une longue bataille juridique ce mérite revient logiquement à Henri Fabre qui a fait voler le sien près d'un an plus tôt. Cependant, en 1910, c'est bien depuis un Curtiss qu'est réalisé le premier tir air/sol à partir d'un engin plus lourd que l'air, dirigé par Curtiss lui-même accompagné du Lieutenant Jocob Fickel et sa carabine calibre 30. La même année, Eugene Ely réussit à faire décoller un Curtiss Model D d'une plate-forme aménagée sur l'avant du croiseur USS *Birmingham* (CL-2) ancré à Hampton Road. Poursuivant sur sa lancée, l'avionneur fonde une école d'aviation à San Diego. C'est là que seront délivrés les premiers brevets à des aviateurs de l'US Navy ainsi qu'à un stagiaire étranger particulièrement doué le Lieutenant Nakajima Chikuhei dont les productions donneront quelques décennies plus tard bien du fil à retordre à celles de Curtiss... Le déclenchement de la Première Guerre mondiale est suivi en 1916 de la campagne

▲ Les ateliers Curtiss à l'orée des années 1930, à mi-chemin entre la grande industrie et l'artisanat d'art.

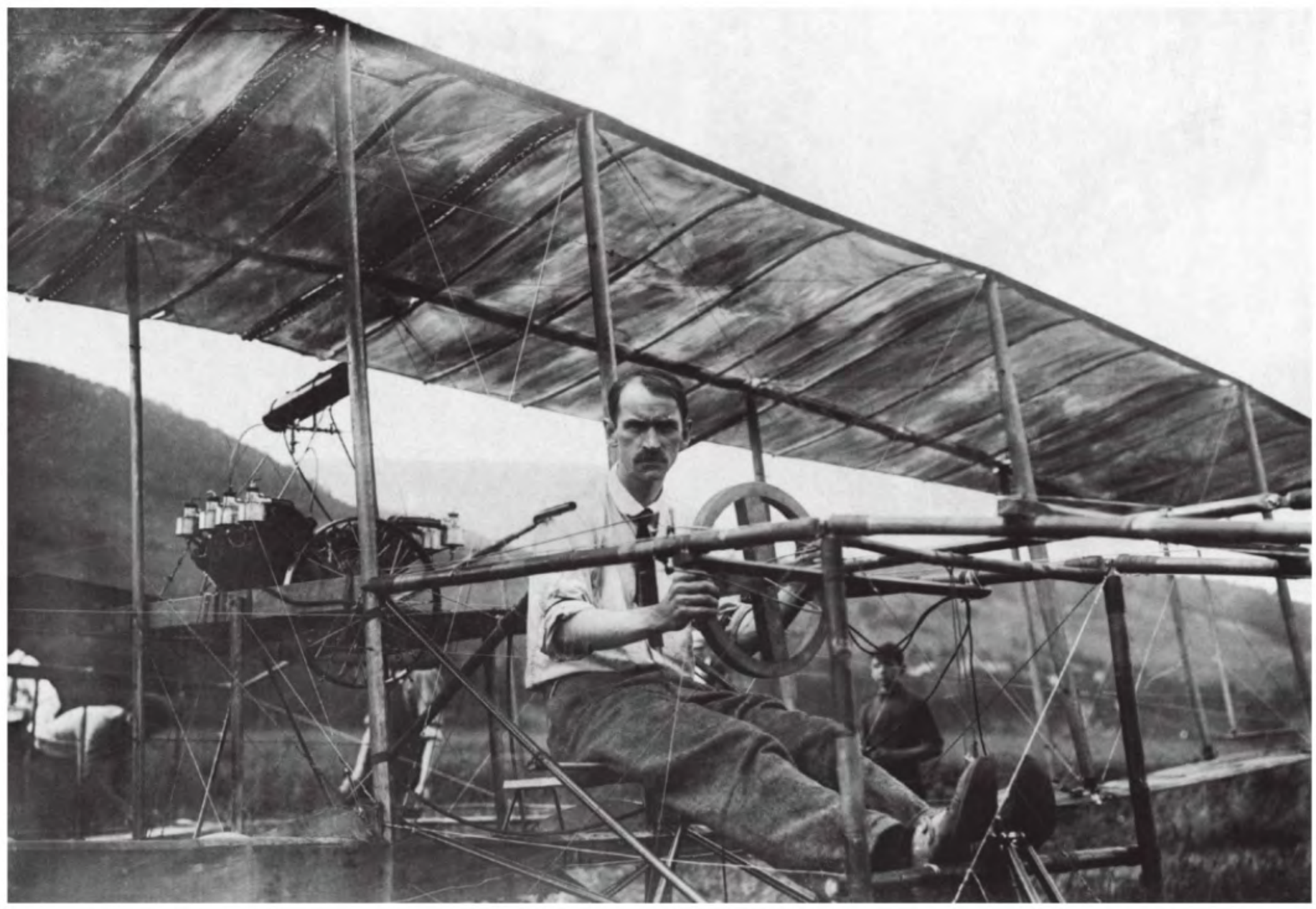
mexicaine du général Pershing où les premiers Curtiss sont utilisés en opération. Cette mise en condition précède d'un an l'entrée en guerre des USA contre les Empires centraux. Ces bouleversements affectant une Amérique jusque-là isolationniste vont permettre au constructeur de réaliser une formidable opération en produisant près de 7 000 JN-4 « Jenny », des biplans biplaces d'entraînement. Ils seront, à l'instar des Avro 504 britanniques, considérés comme une totale réussite sur laquelle se fonde une partie du développement de l'aéronautique commerciale, militaire ou de loisir aux États-Unis. Cette période d'importantes commandes publiques permet également à la firme de produire en masse, à l'échelle du temps (1 178 exemplaires), un gros hydravion : le HS, un bimoteur qui contrairement à ce que pourrait laisser penser sa dénomination fonctionne très bien et est exporté aux Amériques et en Europe. En 1920, âgé de seulement 42 ans, Glenn Curtiss se retire des affaires en réalisant ses actions pour une valeur de 32 millions de dollars. Résidant en Floride, il ne conserve plus dès lors au sein de la société qui porte son nom, que des fonctions honorifiques. Après avoir été proche des frères Wright, puis s'être fâché avec eux en 1909 pour une affaire de droit de licence qui va les opposer pendant près d'une décennie, la Curtiss Aircraft and Motor Compagny est absorbée le 5 juillet 1929 (trois mois avant la grande dépression) par la Wright Aeronautical Corporation pour former un vaste conglomérat : la Curtiss-Wright Cie. Au sein de cet ensemble, Curtiss constitue la division chargée de la construction aéronautique tandis que Wright se spécialise dans la production de moteurs d'aviation, activité alors beaucoup plus rentable.

Glenn Curtiss meurt en 1930 à Buffalo d'une appendicite mal soignée. Il est inhumé à Hammodsport dans cet état de New York qui l'a vu naître et sur le territoire duquel ont été établies « ses » usines. À cette époque, malgré la récession qui touche le pays, les Curtiss Hawk, produits emblématiques de la firme, conservent la faveur de (rares) commandes publiques.

Cet état de fait ne résulte pas d'un hasard, mais d'un travail de longue haleine entrepris par le constructeur auprès des différents services constituant les forces armées américaines. À la fin de la Première Guerre mondiale, les chasseurs principaux de l'US Army Air Service (USAAS qui deviendra l'USAAC en 1926, l'USAAF en 1941 et finalement l'USAF en 1947) sont tous de construction étrangère. Il s'agit par ordre d'importance des Spad S XIII, des SE5 A et autres Martinsyde F-4 produits sous licence, de Nieuport 28 ramenés de France et même de Focker D VII récupérés au titre des dommages de guerre.

◤ P-40-CU S/N 39- 188 appartenant au 35th PS photographié a la mi-1941 à Mitchell Field. Il s'agit de l'un des tout premiers H-81 en service actif ; on remarque l'armement réduit à 4 mitrailleuses, dont deux tirant à travers le champ de l'hélice.

Sauf mentions contraires, toutes photos : US Nara, archives NACA, et sources publiques américaines.



▶ Glenn Curtiss, fondateur de la firme, photographié en 1908 aux commandes de son « June Bug », un très lointain ancêtre du P-40 !

▲ Grand succès de son temps, le chasseur Curtiss P-6E Hawk doté d'un V-12 refroidi par liquide. Ici un appareil du 17th FS basé à Selfridge Field à la fin des années 1920.

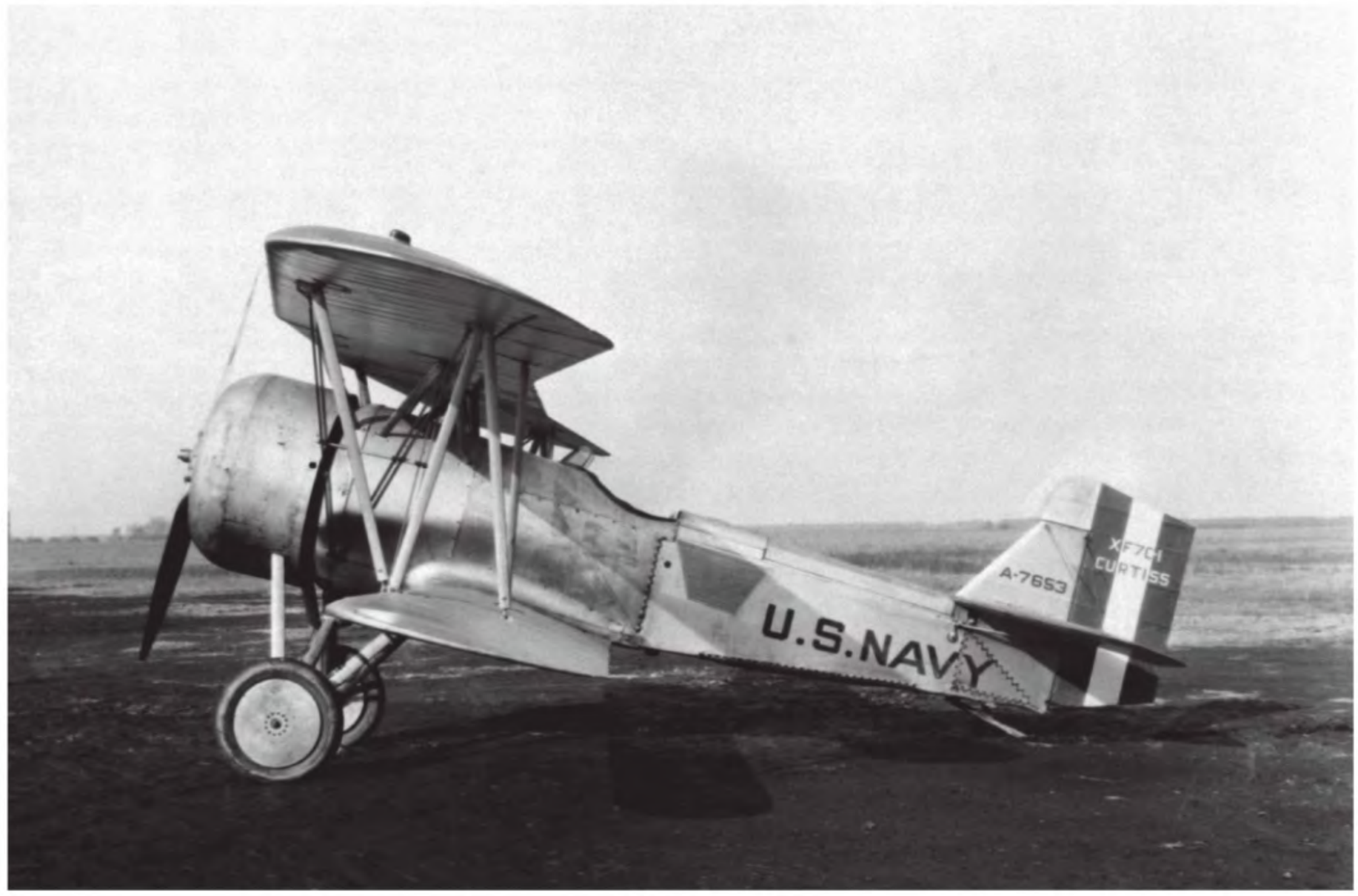
Même si celle qui vient de s'achever est considérée un peu partout comme la « der des ders » et que l'esprit du temps n'est plus guère à la commande militaire, un renouvellement rapide du parc s'impose néanmoins.
C'est Boeing, une petite société de Seattle, qui en 1919 rafle la mise avec son MB-3A dont 265 exemplaires sont commandés. En réalité l'avion qui partage le moteur et en gros les performances du Spad S XIII a été conçu en 1918 par la firme Thomas-Morse qui s'est révélée incapable d'en assurer ensuite le développement et la production. Les services officiels les ont dans ces conditions finalement confiés à Boeing. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un avion peu fiable qui ne parviendra jamais à supplanter les matériels d'importation qu'il est censé relever. Répondant à un nouvel appel d'offre, Curtiss réussit alors à placer le PW-8, son premier Hawk conçu par William Gilmore, ingénieur en chef de la firme.

Pourvu d'un moteur refroidi par liquide, c'est un biplan élégant et sûr qui en termes de performances surclasse complètement le MB-3A. Réalisant son premier vol en 1923, le Model 34 entre en service deux ans plus tard sous la désignation P-1 (PW pour *Pursuit Water*, en référence au système de refroidissement du moteur, ayant été abandonné).
Près de 202 P-1 et ses dérivés destinés à la fois au combat (P-1 à 5) ou à l'entraînement (AT-4 et AT-5) seront produits entre 1925 et 1929 en parallèle avec le F6C, une version embarquée dont 75 unités sont prises en compte par la Navy et les Marines. Le seul regret que peut nourrir la firme de Buffalo c'est de devoir partager le gâteau avec son concurrent de Seattle et de laisser ainsi partir vers lui une partie du marché de la Navy, qui lui commande 17 FB-1 version navalisée de son Model 15 produit pour l'Army à 155 exemplaires sous la désignation PW-9. La satisfaction est néanmoins de mise puisque Boeing et Curtiss sont équipés du même moteur D-12 fabriqué... dans les ateliers du second à Buffalo. La vente d'un P-1 au Japon passe alors inaperçue : il y servira pourtant de base à des expériences (réussies) de rétro-ingénierie qui ne demeureront pas sans conséquence...
S'appuyant sur une politique de prototypes et d'avions de courses, Curtiss place en 1927 son P-6. Celui-ci, décliné en plusieurs versions dotées d'un moteur maison V-1570 Conqueror de 600 ch refroidi par éthylène et glycol, et non plus par eau, entre bientôt en service au sein des *Pursuit Squadrons* de l'Army. Le moteur en ligne a alors été déclaré impropre aux utilisations navales et les derniers F6 livrés désignés F6C-4 destinés à la chasse embarquée, seront donc équipés d'un moteur en étoile en l'occurrence le Pratt and Whitney R-1830 Wasp de 420 ch. Cette option pour le moteur radial va caractériser les Hawks du début des années 1930. À cette époque Curtiss vient d'être intégré comme on

Curtiss F9C-2 Sparrowhawk
Dirigeable USS *Macon* (ZRS-5), US Navy
Santa Clara, Californie, 1934
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

l'a vu au sein de Curtiss Wright Compagny. Désormais naturellement les Wright vont remplacer les P&W tandis que de petites séries de Hawks continuent d'être livrées aux militaires américains. Boeing semble cependant avoir alors pris l'ascendant avec ses P-12 et F4B fabriqués à plus de 500 exemplaires en majorité pour le marché domestique. Cette série sera suivie en 1932 par celle des P-26 monoplan tout en métal fabriqué à 155 unités.
Pendant que sur la côte Ouest on conforte ses positions, sur la côte Est, Curtiss ne baisse pas les bras. Après avoir proposé en 1927 avec le F7C Seahawk un successeur au F6C, il présente en 1932 son chasseur parasite F9C Sparrowhawk destiné à être embarqué à bord des dirigeables porte-avions USS *Akron* (ZRS-4) et *Macon* (ZRS 5). Avec la disparition en 1933 des deux porteurs en moins de six mois, l'expérience tourne court d'autant que les procédures de lancement et récupération des F9C n'ont jamais vraiment donné satisfaction. Avec le *Macon*, dont l'épave a été inventoriée dans les années 1990, disparaissent 4 Sparrowhawks qui constituent plus de la moitié de la production du modèle. En tout, 17 F7C et 7 F9C seulement sont construits entre 1927 et 1932.
À Buffalo on réagit alors en abandonnant les appareils de facture classique produits depuis une décennie pour proposer le F-11 Goshawk. S'il s'agit toujours d'un biplan propulsé par un Wright R-1510-98 puis R-1820-78 de 700 ch. il dispose d'une structure métallique d'un poste de pilotage fermé, d'une hélice tripale et sur la version C-3 d'un train d'atterrissage escamotable. Doté de capacité d'emport de bombe il se place la catégorie des bombardiers/chasseurs « BFC » recherchés alors par l'US Navy qui commande 28 BFC-1 (F11 C-2) dotés d'un train fixe. Volant à plus de 320 km/h avec un taux de montée de 700 mètres par minutes, il est capable d'emporter une bombe de 500 livres sous son fuselage ainsi que 2 de 100 sous ses ailes qu'il peut ensuite délivrer en piqué. Cette capacité impressionne certains observateurs étrangers. C'est ainsi qu'à l'instigation d'Ernst Udet, le RLM (ministère de l'air du nouveau Reich allemand) commande alors deux Hawk II (F11 C-2). Dérivés de cette version, les Hawk I et II sont en effet proposés pour l'exportation tandis que le développement du Hawk III (F11C-3) destiné lui prioritairement aux marchés extérieurs permet de maintenir ouverte jusqu'en 1938 une chaîne de production d'où sortiront 130 appareils à différents standards y compris en version hydravion. Cependant, au milieu des années 1930, la situation internationale se tend insensiblement.

▶ Avec le XF-7 C1 destiné à la Navy, Curtiss abandonne pour un temps les moteurs en ligne au profit des blocs en étoiles.



◀ Curtiss JN-4 « Jenny », biplace d'entraînement construit à près de 7 000 exemplaires entre 1916 et 1920. Un énorme succès qui place la firme de Buffalo aux premiers rangs des constructeurs américains.

▲ À droite le Curtiss BF2C-1 Goshawk ; avec ce modèle du début des années 1930, Curtiss adopte le train d'atterrissage escamotable et l'habitacle fermé.

En 1932, le Japon s'est en effet emparé de la Mandchourie arrachée à la Chine au terme d'un rapide conflit durant lequel l'aviation nippone impose sa supériorité.

À peu près à la même époque des élections en Allemagne portent au pouvoir le parti nazi qui n'aura de cesse de dénoncer le Traité de Versailles pour se lancer dans une course aux armements qui va s'attacher particulièrement à la dimension aérienne.

Les États-Unis comme la Curtiss Wright Corp sont donc à la croisée des chemins. L'Army ne jure que par les bombardiers cependant elle ne néglige pas tout à fait les chasseurs. Un appel d'offres pour le remplacement du P-26 est alors lancé. Cette fois, le bureau d'étude de Buffalo agissant sous la houlette de son ingénieur en chef Donavan Berlin va réussir un coup de maître technique et industriel en permettant à la société de devenir pour plusieurs années le fournisseur attitré de l'USAAC en matière de chasseur, en même temps que l'arsenal de démocraties qui s'arment afin de faire face à des périls qui montent de partout. Ce miracle a un nom « Hawk » et une désignation de constructeur Model 75 !

DESIGN NUMBER 75

Avant d'être recruté en 1934 par Ralph Damon, Président de la Curtiss Wright Corp, Don Berlin a été employé chez Douglas puis chez Northrop. Au sein de ces équipes, il a pu travailler sur une série d'appareils de transport particulièrement réussis. Monomoteurs monoplans tout en métal d'une grande finesse aérodynamique (selon les standards de l'époque) ces Alpha, Gamma, et Delta dotés de moteurs radiaux affichent au début des années 1930 des performances remarquables en termes de vitesse et d'autonomie. C'est sans doute cette expertise dans des techniques de pointe qui pousse le constructeur de Buffalo à s'assurer les services de Berlin qui vient de rompre son contrat avec Northrop (ou plutôt l'inverse) à la suite d'un désaccord technique ...

Désormais promu chef concepteur il va plancher sur un projet connu à l'époque comme *Design Number 75*. On lui donne 7 mois pour concevoir et réaliser le prototype d'un chasseur répondant à des spécifications de l'USAAC, qui doivent conduire à une véritable rupture avec l'habitude aéronautique des petits pas. L'avion voulu par l'armée est clairement un « *advanced fighter* ». Le prototype livrable pour le 27 mai 1935 doit en effet être de construction métallique capable d'atteindre et de tenir les 300 mph (482km/h) et de voler au-dessus de 25 000 pieds (7 260 m)... une gageure!

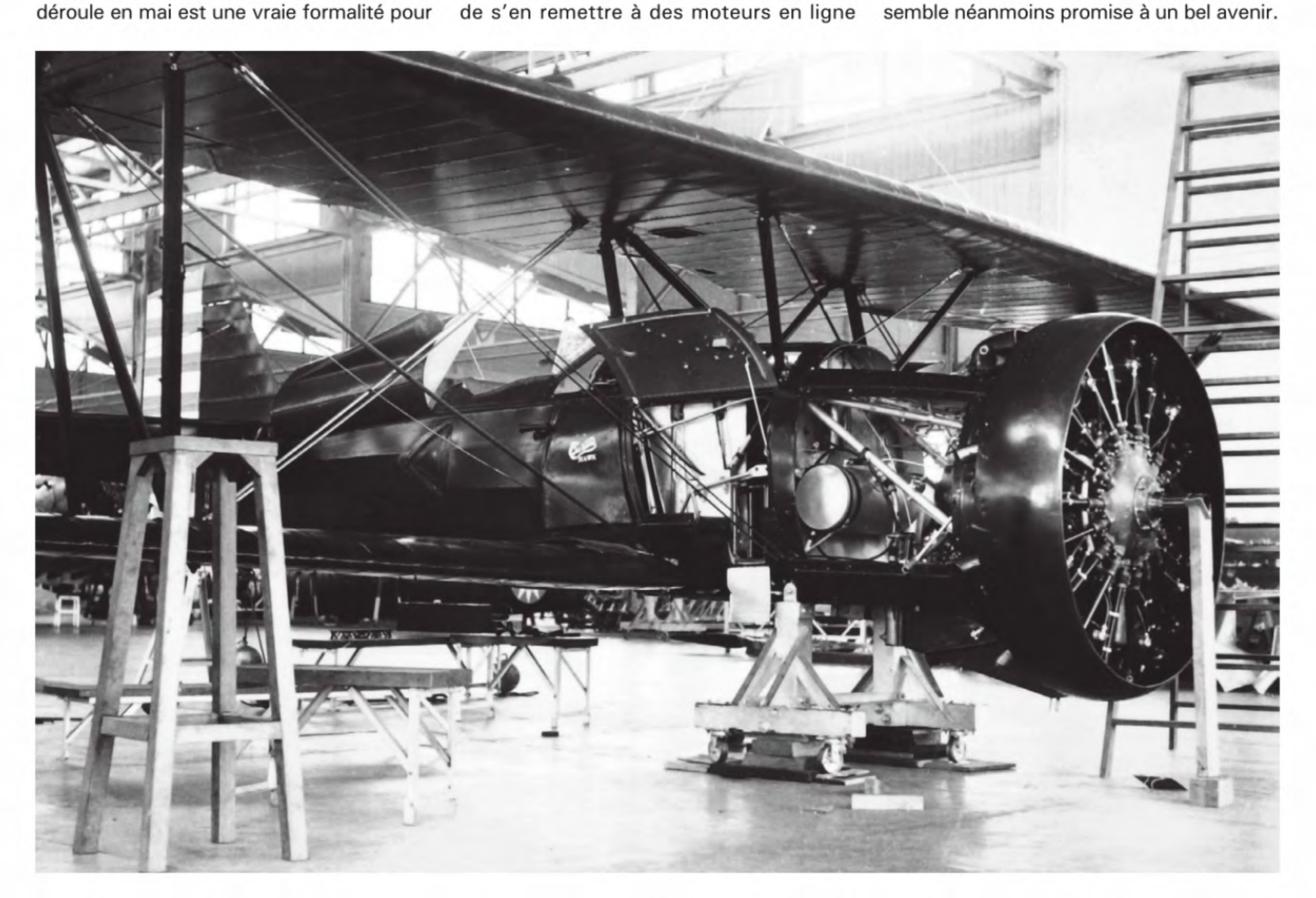
Soignant l'aérodynamique, Berlin s'attelle à la tâche et présente dans les délais son Model 75 qui doté du Wright R-1670, un 14 cylindres en double étoile, développe 900 ch et répond aux spécifications de la fiche programme. D'allure résolument moderne, il dispose pour ce faire d'un habitacle fermé et d'un train d'atterrissage rétractable. A voie étroite, ce dernier s'escamote longitudinalement parallèlement à l'emplanture de l'aile après avoir pivoté de 90° sur son axe selon une cinématique complexe brevetée Boeing (...) que conserveront pourtant tous les Hawks ultérieurs. La roulette de queue, fixe dans un premier temps, deviendra à son tour rétractable sur les appareils de présérie. Outre l'atterrisseur, les volets sont également assujettis à la force hydraulique qui prend à cette époque une place importante dans la conception aéronautique. L'appareil dispose d'un revêtement en

▶ Au milieu des années 1930, avec la série des Hawk III (BF2C), Curtiss conclut l'âge d'or du biplan de combat ; la compagnie en placera plusieurs dizaines d'exemplaires sur les marchés extérieurs . Celui-ci destiné à la chine y connaîtra le baptême du feu en y affrontant les Japonais.

aluminium fait d'un assemblage de plaques ALCLAD 24 S-T. Seules des gouvernes demeurent entoilées. L'armement prévu est dans un premier temps limité à deux mitrailleuses de capot dépareillées, l'une calibre 30 Model 1919, l'autre de calibre 50 M2. Cette dernière caractéristique (provisoire) est sans doute l'une des rares qui rattache le Model 75 à l'ancienne génération de chasseurs. Roulé hors de son hangar pour la première fois en avril 1935, l'appareil est une réussite esthétique. Son moteur cependant n'est pas au point. Toutefois, Curtiss n'est pas le seul des compétiteurs à éprouver des difficultés. L'évaluation de « l'*advanced fighter* » est donc repoussée en août, puis finalement au printemps suivant!

Le Model 75 est alors doté d'un Wright R-1820 Cyclone moins puissant (850 ch), mais simple et fiable. Malgré un excellent comportement en vol, l'appareil qui est un délice à piloter paraît une fois de plus souffrir de sa motorisation insuffisante. C'est donc Seversky, avec son SEV-1 XP, qui emporte la manche et obtient la commande de 77 appareils désignés P-35. La *Material Division* néanmoins favorablement impressionnée par le Model 75 propose au constructeur de l'évaluer sous forme d'une série limitée équipée d'un P&W R-1830-13 Twin Wasp, un double étoile de 1 050 cv.

Ainsi chaussé, le Y1P-36 s'affirme définitivement comme très supérieur au P-35. Une nouvelle évaluation est organisée pour la forme en 1937. Cette compétition qui se déroule en mai est une vraie formalité pour l'équipe de Don Berlin. Dans la foulée, Curtiss signe le 6 juin un énorme contrat portant sur la production de 210 P-36 A . Avec une vitesse de pointe de 500 km/h, un taux de montée initial de 700 mètres par minute, un plafond de 11 000 mètres et un rayon d'action de 1 500 km, le nouveau Hawk écrase la concurrence tant domestique qu'internationale. Il surclasse nettement les BF 109 B et I-16 Type 6, les seuls alors en service qui à ce niveau puissent lui être comparés. Cependant, l'unité de mesure temporelle du progrès technologique en matière d'aviation n'est plus alors l'année, mais le mois voire la semaine. Dans ce contexte, le chasseur allemand dispose à l'évidence d'un potentiel de développement important, particulièrement manifeste au niveau d'une motorisation limitée par les 670 cv de son modeste Jumo 210, tandis que les Britanniques travaillent sur deux chasseurs particulièrement avancés promettant de fixer en quelque sorte un standard pour les prochaines années. Quand les premiers P-36 A-3 rejoignent le 20th *Pursuit Group* en avril 1938, leur entrée en service précède de 3 mois à peine celle du Hawker Hurricane *Mk. I* et de 4 mois celle du Vickers Surpermarine Spitfire *Mk. I*. Ce dernier en particulier s'affirme beaucoup plus rapide (580 km/h) en ligne droite, moins nettement en montée (710 m/min), mais double la puissance de feu du P-36, rendant ainsi le chasseur américain tout bonnement obsolète. La tendance venue d'Europe afin d'obtenir de hautes performances est alors de s'en remettre à des moteurs en ligne refroidis par liquide, Rolls Royce Merlin, Daimler Benz DB 601 et dans une mesure moindre Hispano Suiza 12 Y-45, disposant pour atteindre des puissances voisines de 1 000 ch de compresseurs plus ou moins sophistiqués. Les États-Unis développent alors des moteurs en ligne et en étoile de puissance comparable. Il s'agit d'une part, des radiaux Wright R-1820 Cyclone et P&W R-1830 Twin Wasp d'autre part, de l'Allison V-1710 refroidi par liquide. L'avenir prouvera que les deux formules sont également performantes. Cédant sans doute à la pression et à l'air du temps Berlin (Dononvan) opte en février 1937 pour la seconde en créant un Model 75 I. Il équipe pour ce faire le prototype du H-75 d'un gros V-1710 10 et du turbocompresseur General Electric B-1. Se faisant il modifie le centre de gravité de la machine l'obligeant à reculer le poste de pilotage très en arrière du fuselage disposition qui au sol ne laisse pratiquement aucune visibilité au pilote. Après une série de tests XP-37 semble malgré tout prometteur ce qui conduit l'USAAC à commander le 11 décembre 1937 une série de 13 YP doté de V-1710-21. Ressemblant de face à un D.520 et de profil à un MiG-1 l'appareil malgré de bonnes performances en matière de vitesse s'avère instable et dangereux au roulage. Le projet s'arrête donc là après une série d'essais réalisés avec des compresseurs à double ou simple étage installés en lieu en place du turbo GE B-2. Cette technologie qui en est alors à ses balbutiements semble néanmoins promise à un bel avenir.



C'est la formule qu'explore d'ailleurs Bell avec son XP-39 et Lockheed avec son bimoteur de « science-fiction » XP-38. Cependant la mise en production de ses deux modèles d'avant-garde semble encore lointaine. L'USAAC doit donc disposer d'un chasseur susceptible de faire la soudure entre des P-36 prématurément déclassés et un extraordinaire P-38 qui est encore loin d'être au point. De la volonté exprimée de disposer rapidement du meilleur appareil le moins cher possible va naître le Model 81 de Curtiss autrement dit la mère de toute la lignée des P-40... une soudure qui sera finalement produite à plus de 13 000 exemplaires.

DÉVELOPPEMENTS

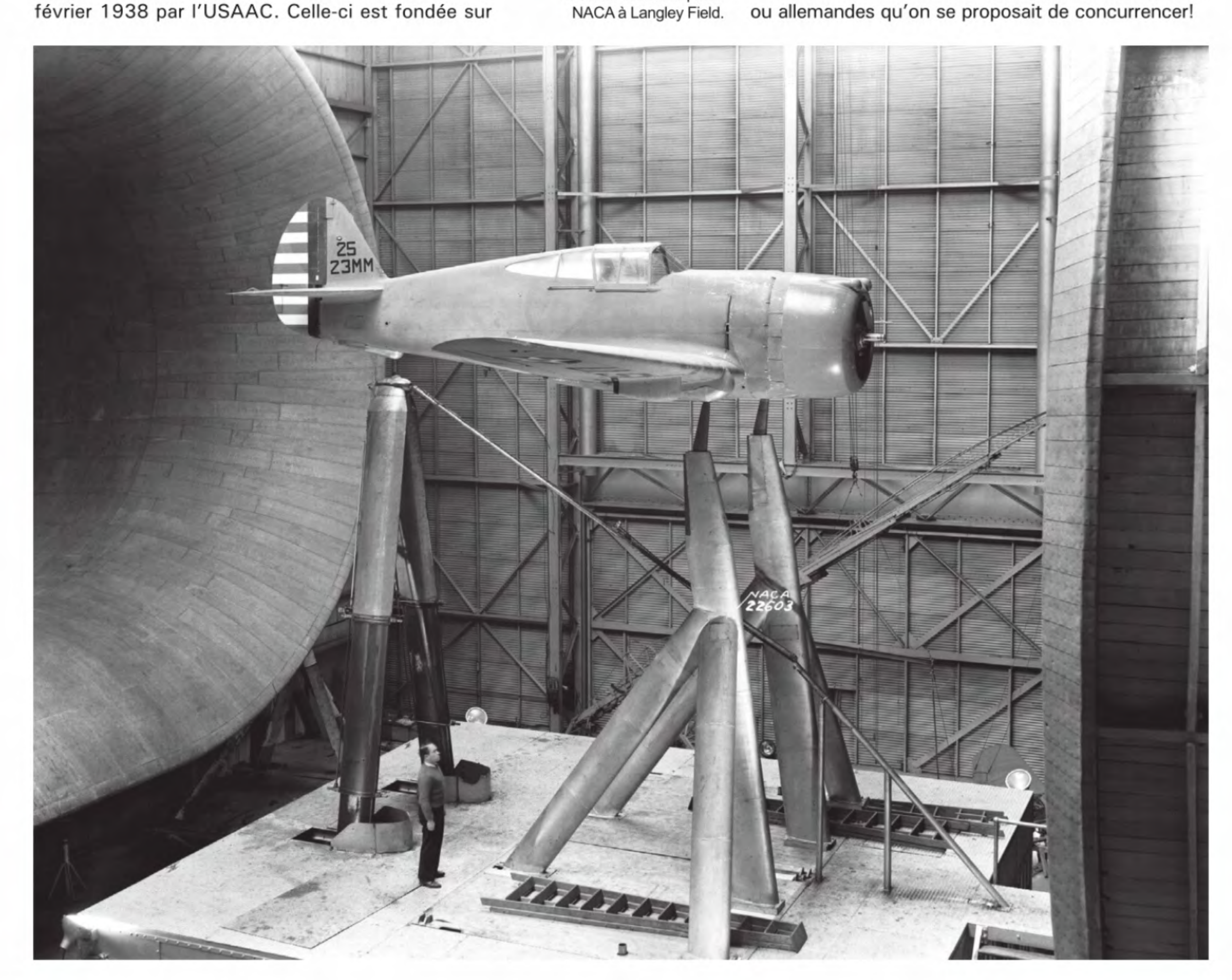
En juillet 1937, alors que le P-36 n'est pas encore entré en service et que les évaluations du XP-37 se poursuivent, Curtiss s'essaye à une formule allégée de ce dernier concept. Dans ce cadre, le moteur V-1710 ne sera pas turbocompressé, mais bénéficiera d'un compresseur rudimentaire à un seul étage. Cette formule présente l'avantage de pouvoir être rapidement mise en place sans modification majeure de la cellule du P-36 dont la production vient d'être lancée. Ainsi transformé le 10e P-36 A doté d'un V 1710-19 (1 160 ch) prend l'air pour la première fois le 14 octobre 1938, l'initiative du constructeur ayant été validée dans une fiche programme sur mesure éditée en février 1938 par l'USAAC. Celle-ci est fondée sur les certitudes exprimées par Don Berlin. Après des essais en soufflerie sur une maquette profilée il affirme en effet pouvoir tutoyer les 600 km/h.

Dans ces conditions, le manque d'ambition de la fiche programme apparaît assez surprenant. Il y est en effet question d'un chasseur dont la vitesse maximale doit être comprise entre 310 et 370 mph (entre 500 et 595 km/h), capable d'atteindre ses performances optimales de 15 000 pieds (5 000 mètres) et de tenir en régime de croisière au moins deux heures. L'appareil attendu aux termes de ce cahier des charges se présente donc comme une version évoluée du Model 75 et n'aura donc rien d'un super chasseur.

C'est aussi bien ainsi, car lorsque le XP-40 alias Model 75 P est essayé en vol par le pilote d'essai maison Edward Elliot puis par celui de l'*Air Corps* Benjamin Kelsey c'est peu dire qu'il déçoit. Sa vitesse ascensionnelle inférieure à celle du P-36 lui permet néanmoins d'atteindre en moins de 3,5 minutes les 12 000 pieds (4 000 mètres). Rétablissant en palier il peut alors accélérer jusqu'à... 299 mph (490 km/h) encore une fois moins bien ou pas mieux que son prédécesseur. Kelsey parvient ensuite à pousser le XP jusqu'à 315 mph, mais il n'ira pas plus loin. La maniabilité qui demeure bonne déçoit néanmoins les habitués du H-75 dont c'était la grande force. L'armement qui doit être monté sur capotage se limite à 2 mitrailleuses, une 0.30 et une 0.50, à l'instar des chasseurs italiens et japonais du moment. On est donc loin des productions anglaises ou allemandes qu'on se proposait de concurrencer!

▶ Photographié devant un P-36 A, Benjamin S Kelsey est l'un des meilleurs pilotes d'essai de l'USAAC à la fin des années 1930. Il sera chargé des essais du P-40, ainsi que du P-38 et du P-39.

▼ En 1937, l'avenir prend la forme du Model 75, ici testé en soufflerie par la NACA à Langley Field.

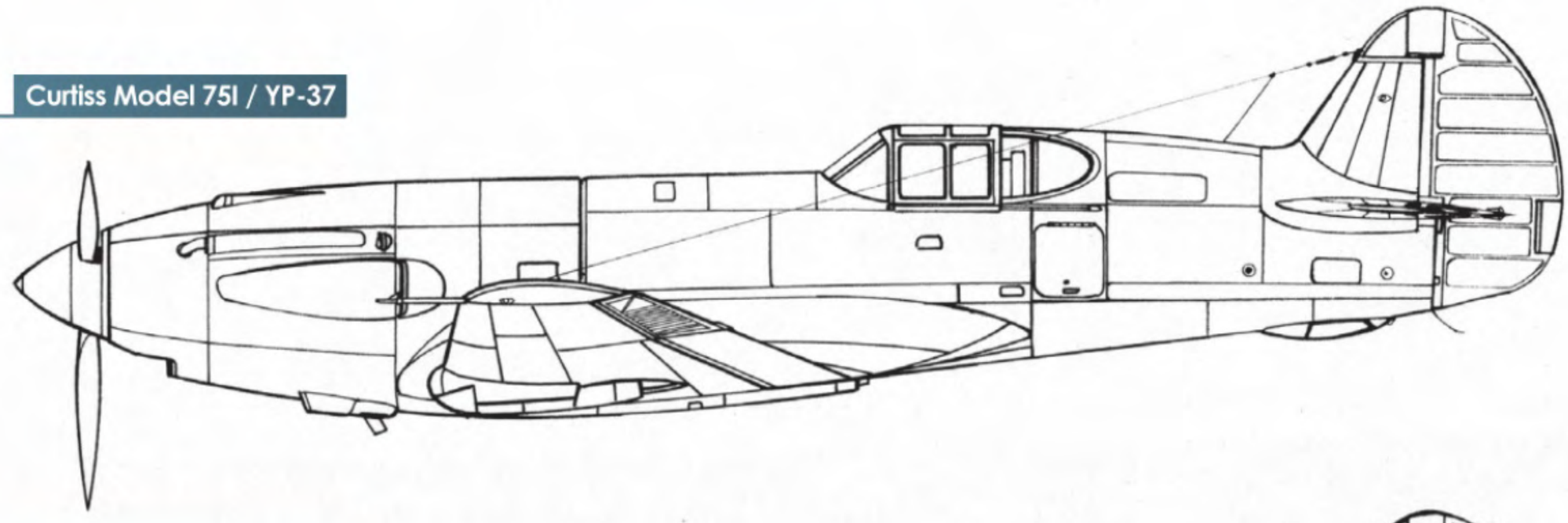


L'avion dispose d'un plafond de 31 000 pieds qu'il peine à atteindre soit bien moins qu'un P-36 A. Son rayon d'action d'environ 1 000 kilomètres est supérieur à celui affiché par ses concurrents étrangers. Seules ses performances en piqué sont spectaculaires... c'est trop peu pour justifier une mise en production immédiate. Don Berlin doit donc retourner à la planche à dessin et investir sur des essais en soufflerie. L'objectif est de gagner sinon en puissance tout au moins en aérodynamisme. Pour ce faire, les pipes d'échappement sont modifiées, les radiateurs permettant le mélange éthylène glycol placés de façon proéminente à l'arrière du fuselage, à l'image de ce qui sera pratiqué plus tard avec le P-51, sont ramenés à l'avant pour encadrer celui d'huile dans une disposition qui deviendra classique. Elle confère au P-40 une gueule... qui sera un jour celle d'un requin alors que le premier prototype par sa finesse aurait davantage servi de support à celle d'une sardine ou une ablette. La forme ainsi que les dimensions de l'entrée d'air du carburateur positionnée au-dessus du monteur sont modifiées tandis que de part et d'autre l'armement est standardisé autour de deux 0.50 synchronisées. S'il s'agit d'un progrès par rapport à la formule antérieurement retenue, on demeure encore loin des standards européens de l'époque. Le train d'atterrissage est de son côté rallongé et délesté des garnitures présentes sur les P-36. Ainsi transformé, le XP-40 qui commence à ressembler à ceux qu'il deviendra s'impose dans la compétition organisée par l'Air Corps pour la forme en février 1939. Les concurrents sont les AP-4 et AP-9A de Seversky, des avions de courses à peine modifiés, les XP-38 et XP-39 qui ne sont pas encore prêts et deux Curtiss... Le YP-37 déjà plus ou moins abandonné et le H-75 R un P-36 équipé d'un P&W R 1830 turbocompressé, pas davantage au point que les systèmes analogues développés pour les moteurs en ligne.

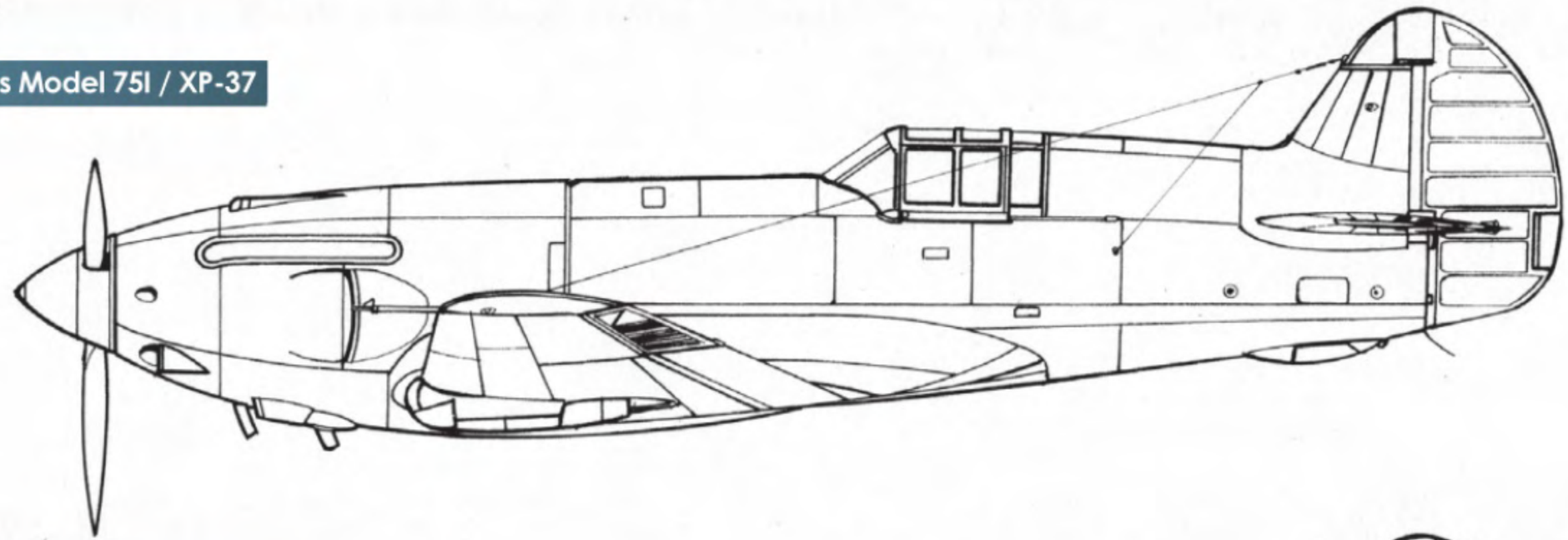
Dans ces conditions, le XP-40, qui atteint maintenant en palier les 540 km/h, affiche les meilleures performances (bien qu'en deçà des desiderata officiels) pour le moindre coût. Une commande officielle portant sur 540 machines est conclue en avril pour un montant de plus de 12 millions de dollars ! Cependant, chez Curtiss, on a sa fierté et ce problème de performances irrite. Il va être résolu par un changement de moteur le V-1710-33 de 1 100 ch pourtant moins puissant que le -19 qu'il remplace permet enfin au XP-40 (modifié...) d'approcher en décembre 1939 une vitesse maximale qu'il ne dépassera plus guère lors de son développement : 366 mph soit près de 590 km/h. Aussi rapide qu'un Spitfire *Mk. I* et bien plus qu'un BF 109 E qui plafonne selon les essais aux alentours de 560 km/h.

▼ Deux ans plus tard, l'appareil massivement exporté vers la France en particulier sert également sous les couleurs américaines : ici des P-36 C (H-75L) du 27th FS photographiés à Selfridge Field (Michigan) en septembre 1939. Les appareils ont été spécialement repeints en vue de leur participation à de grandes manœuvres.

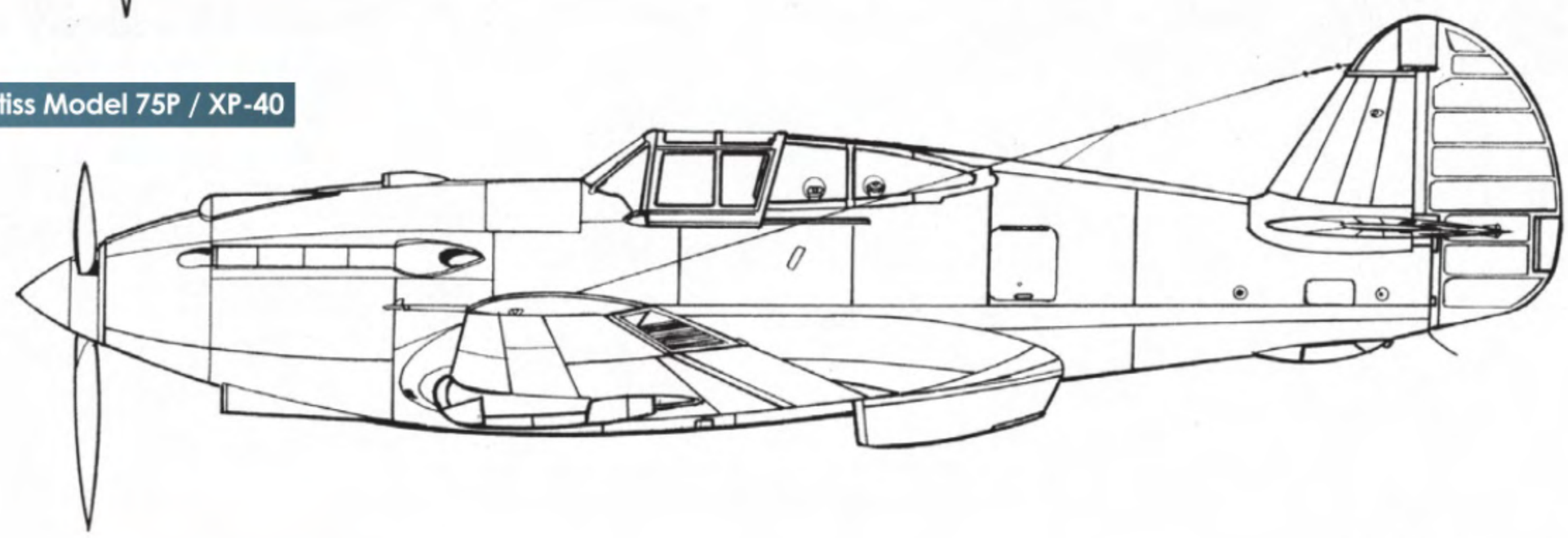
Curtiss Model 75I / YP-37



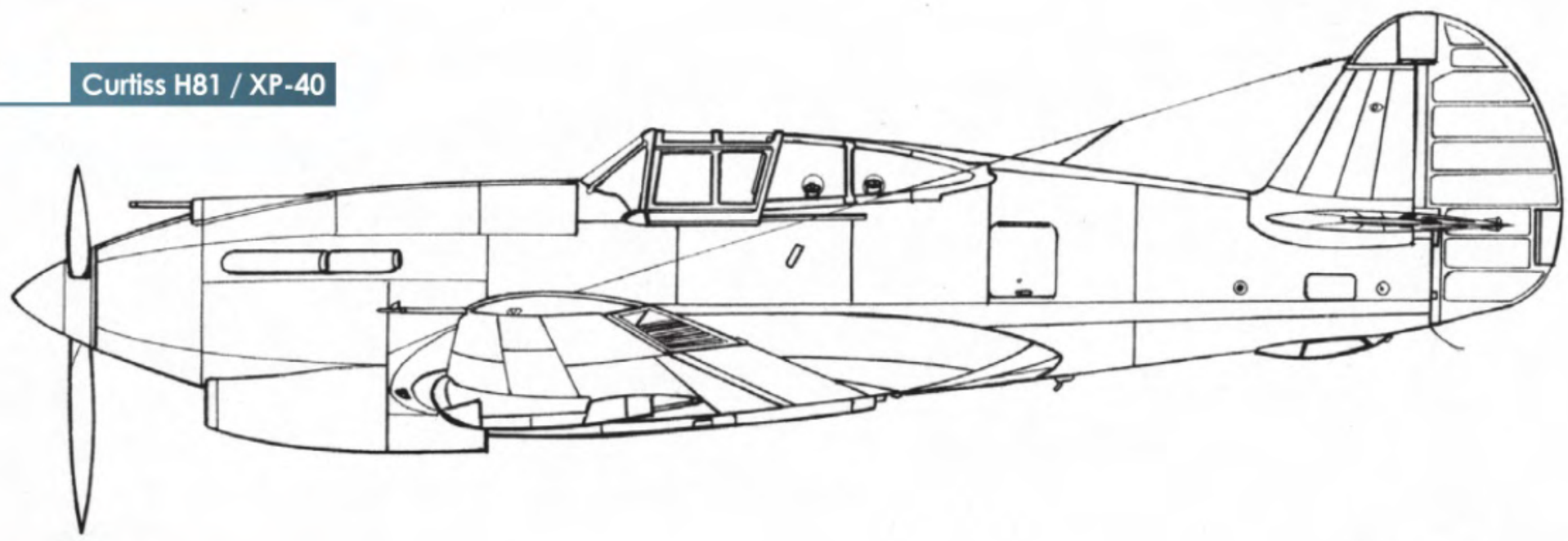
Curtiss Model 75I / XP-37



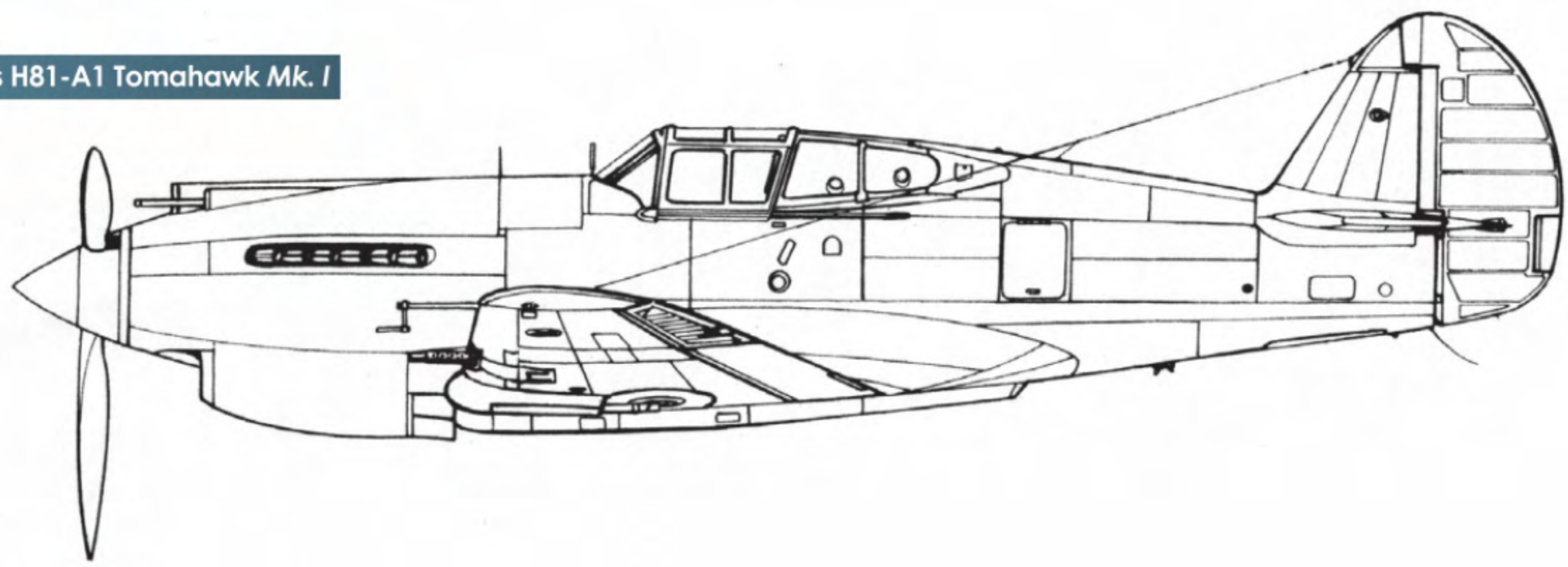
Curtiss Model 75P / XP-40



Curtiss H81 / XP-40



Curtiss H81-A1 Tomahawk *Mk. I*



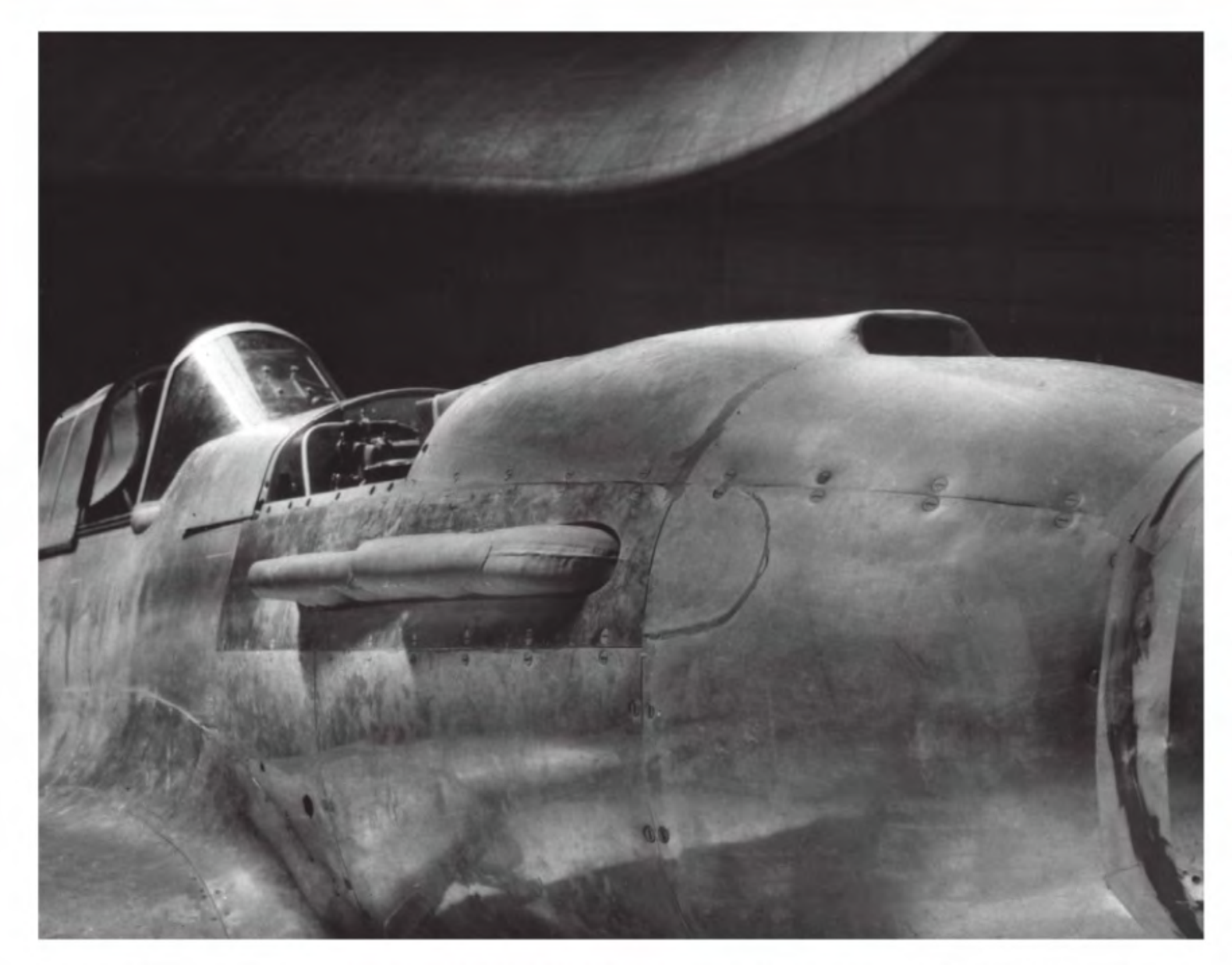
Le XP-40 désormais devenu H-81 pas plus que les P-40 CU qui vont suivre (en l'absence de présérie) ne sont toutefois bons pour la guerre ! Le premier n'est qu'un avion de course, les seconds des appareils de démonstration. Or les « Spit » et les « Messer » sont déjà opérationnels et se battent en Europe, les seconds contre des Curtiss H-75 achetés par la France. En avance en 1936 les productions de Curtiss sont désormais à la traîne des progrès technologiques fulgurants que portent alors les concepteurs du vieux continent... et plus lentement, mais aussi sûrement certains du Nouveau Monde !

LES PREMIÈRES SÉRIES

Le premier P-40 CU (pour Curtiss Buffalo) SN/ 39-156 est livré en mars 1940. Il va être utilisé de concert avec les 2e et 3e exemplaires produits à des fins de tests de calibration. Ainsi sa vitesse maximale s'élevant à 575 km/h à 15 000 pieds (5 000 mètres) devient-elle le standard de la série de même pour celle de croisière qui s'établit à 277 mph (446 km/h) pour une vitesse d'atterrissage de 80 mph (129 km/h). Le taux de montée initial de 3 080 pieds par minute (939 mètres/minutes) lui permet d'atteindre son altitude de combat (15 000 pieds) en 5,3 minutes. Ensuite faute d'un compresseur performant voire d'un turbo, il lui faudra beaucoup, beaucoup de temps pour atteindre les 32 750 pieds de son plafond.
200 CU sont produits durant l'été 1940, tandis qu'une commande supplémentaire portant sur 390 exemplaires est annulée au profit de modèles plus évolués. À l'instar de son prédécesseur, le H-75, le H-81 intéresse la commission d'achat française qui place en mai 1939 une commande pour 185 H-81 A-1 livrable dans les 12 mois. L'attaque allemande du 10 mai 1940 conduisant à la capitulation de la France six semaines plus tard a pour effet d'entraîner le transfert de la commande aux Britanniques qui recevant 142 appareils lui attribuent le nom de Tomahawk I. Cependant ils insistent pour que les machines livrées à l'avenir soient effectivement parées au combat et non simplement à moitié comme l'étaient celles destinées à l'armée de l'air qu'elle a dû reprendre faute de mieux. Ces nouveaux avions seront donc dotés d'un pare-brise à l'épreuve des balles, de plaques de blindage et de réservoirs auto-obturants primitifs. Ils sont désignés H-81-A2 , Tomahawk II A dans la RAF et P-40 B-CU dans l'USAAC. Quel que soit l'utilisateur, l'armement est renforcé.

▲ & ▼ Le XP-40 S/N 39-166 testé à Langley Field par la NACA, l'appareil très aérodynamique dégage une vraie impression de puissance qui ne sera pas toujours confirmée lors des essais.

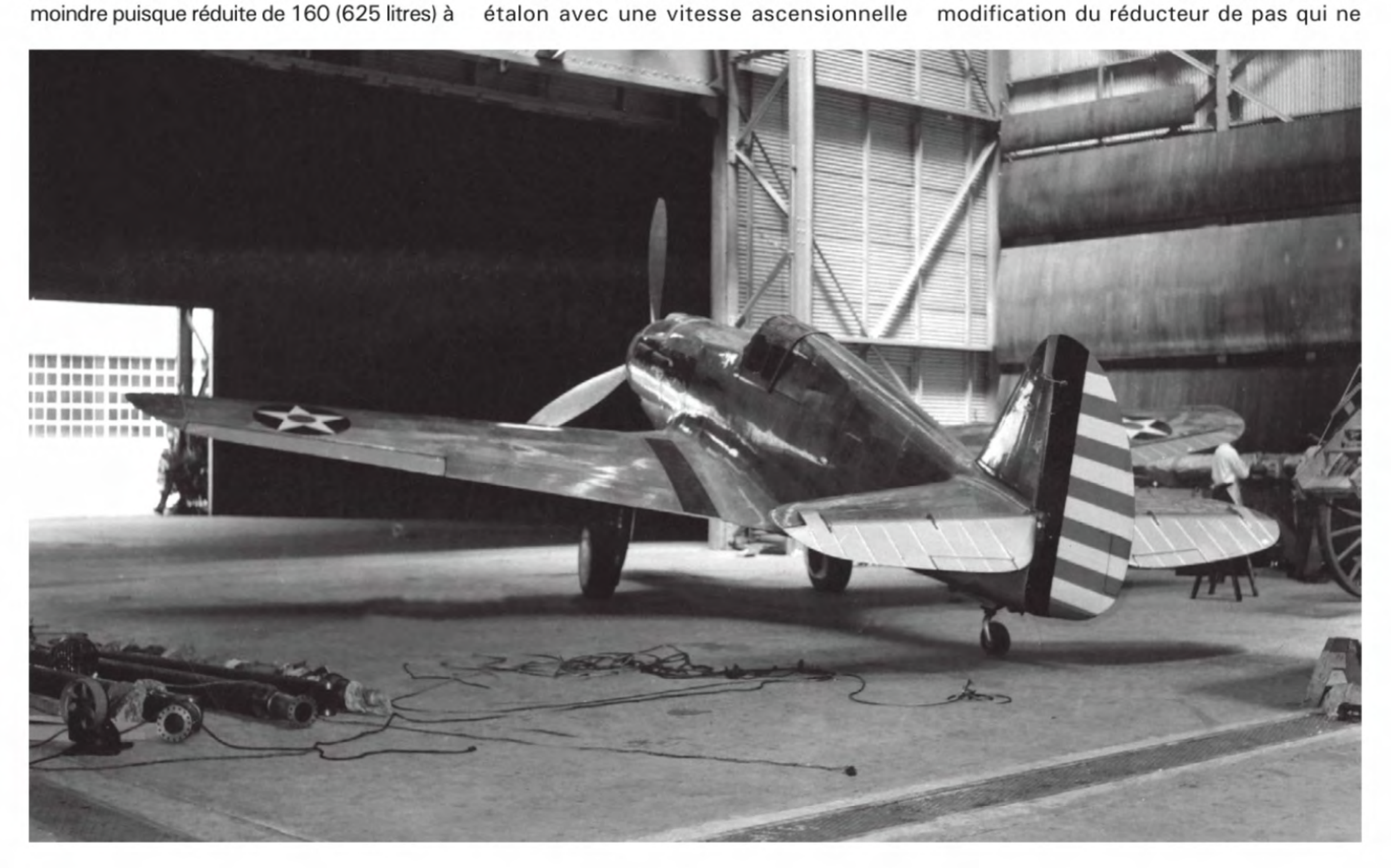
Photoscope du 39-166 qui permet d'apprécier les lignes élancées de ce H-81 originel. Il s'agit d'un appareil qui n'est alors qu'un avion de course pourvu d'un armement léger, même selon les standards du temps. On remarque les échappements qui seront profondément remaniés sur les P-40-CU, comme on peut le voir sur d'autres clichés présentés.



Outre les deux mitrailleuses calibre 0.50 (12,7 mm) de capot, deux armes supplémentaires de calibre 0.30 (7,62 mm) ou 303 (7,7 mm) viennent prendre place dans les ailes portant leur total à 4. La production totale des A-2 réalisée à l'automne 1940 s'élève 131 exemplaires pour l'usage domestique et 102 pour l'exportation.
Sont ensuite produits les A-3 connus comme P-40 C- CU ou Tomahawk II B. Ceux-ci bénéficient d'un réservoir principal modifié plus résistant aux dommages, mais de capacité moindre puisque réduite de 160 (625 litres) à 135 US Gallons soit 511 litres. Cette évolution négative est compensée par la mise en place d'un réservoir (plus ou moins) largable d'une contenance de 52 gal (197 l) qui vient prendre place en position centrale sous le fuselage. Divers systèmes sont également adaptés sur ce modèle qui s'il se révèle parfaitement opérationnel, est parmi ses contemporains l'un de ceux qui affiche le rapport poids puissance le plus dégradé. Au lieu d'un foudre de guerre Curtiss livre un veau de combat ...moins rapide 20 km/h que le P-40 CU étalon avec une vitesse ascensionnelle réduite de près de 20%. Malgré ses défauts entre Novembre 1940 et août 1941, 829 A-3 sortent des chaînes de Buffalo. Dans un même temps est produite une série hybride (incorporant des caractéristiques des A-2) limitée de 100 A-3 destinés dans un premier temps aux Britanniques qui acceptent de s'en défaire au profit des ...Chinois. Ces appareils garantiront la postérité du modèle aux mains des pilotes de l'*American Volunteer Group* autrement dit les « Tigres Volants ». Au-delà de la légende, on retiendra l'attitude pragmatique de la RAF qui laisse partir ces « long nez » contre la promesse d'une livraison équivalente d'un nouveau modèle profondément remanié, le H-87 qui entre alors en service au sein de l'US Army.

LE H-87: UN AVION, DEUX MOTEURS, UN CONSTAT

En 1941, la production du Model 81 bat son plein pour atteindre à l'automne 1 762 unités. Un tiers est absorbé par le marché intérieur le reste est livré au Commonwealth (1 007 appareils), Chine (100), URSS (51), Turquie (23).
Cependant, leurs limitations en matière de vitesse, occultée un temps par les militaires américains refait surface d'autant que les clients étrangers se plaignent également du manque de puissance de l'Allison V-1710-33. Plafonnant à 1 090 cv, il ne peut en effet bénéficier que très marginalement de l'apport de son compresseur mécanique standard. Une première avancée est réalisée par la modification du réducteur de pas qui ne



confère guère au propulseur qu'une dizaine de cv supplémentaires. Cependant succédant à la série C Allison propose au début de 1940 son V-12 avec une configuration nouvelle dans laquelle le système de réduction de pas se trouve repositionné en arrière de son emplacement initial caractérisant jusqu'alors le profil très affûté des premiers P-40. Cette évolution du V-1710-39 ne donne en réalité que 1 150 cv cependant elle entraîne une modification de l'architecture d'un moteur rendu désormais plus compact après que sa longueur totale se soit trouvée ainsi réduite près de 30 cm ! C'est peu, mais c'est suffisant pour permettre aux équipes de Curtiss de songer à refondre au-delà de sa partie avant l'ensemble d'un fuselage qui bien que présentant toujours un air de famille avec celui du P-36 n'en sera plus la traduction homothétique.

Au terme de la transformation entreprise, celui-ci voit sa longueur totale réduite hors tout de 15 cm. Les mitrailleuses de capot sont éliminées au profit de 4 puis de 6 Browning M-2 de 12,7 mm (calibre 0.50) disposées sur les ailes et tirant en dehors du champ de l'hélice. Alimentées par bandes à raison de 280 coups par armes (CPA) elles se révèlent d'un accès aisé pour les armuriers qui les règlent généralement pour converger à 300 mètres résolvant ainsi les problèmes posés de ce point de vue par la pluralité des calibres jusque-là en usage. Compte tenu de la nouvelle configuration du moteur, les radiateurs sont rendus plus efficients du fait de l'augmentation ainsi rendue possible de la surface au vent de l'écope qui les alimente. Le profil de l'appareil se trouve ainsi transformé en quelque chose de moins aérodynamique, le 87 aura en effet la mâchoire carrée d'un vrai baroudeur...

L'axe de rotation de l'hélice se trouvant surélevé, une garde au sol moindre que celle requise sur le Hawk de précédente génération permet une réduction de la longueur des jambes entraînant un renforcement global du train principal. L'ergonomie d'un poste de pilotage agrandi est également revue. La verrière est modifiée. La visibilité dont bénéficie le pilote est sensiblement accrue en phase de vol, moins nettement au roulage. Outre les équipements désormais courants (blindage du poste de pilotage, du pare-brise, réservoirs résistants aux impacts et collimateur perfectionné N-3), le nouveau Curtiss dispose de capacités développées d'emport de carburant au moyen de bidons largables d'une contenance pouvant aller jusqu'à 284 litres (75 US gal) ou d'une bombe de 500 livres (227 kg) fixés sur un point d'emport ventral. Deux engins de 100 livres peuvent également entre emportés sous des ailes dont le profil comme celui du plan fixe demeure par ailleurs inchangé.

▲ P-40-CU photographié en septembre1940 : on remarque qu'ils sont dépourvus d'armement et de marques, autres que les emblèmes nationaux portés à cette époque sur les ailes et le gouvernail.

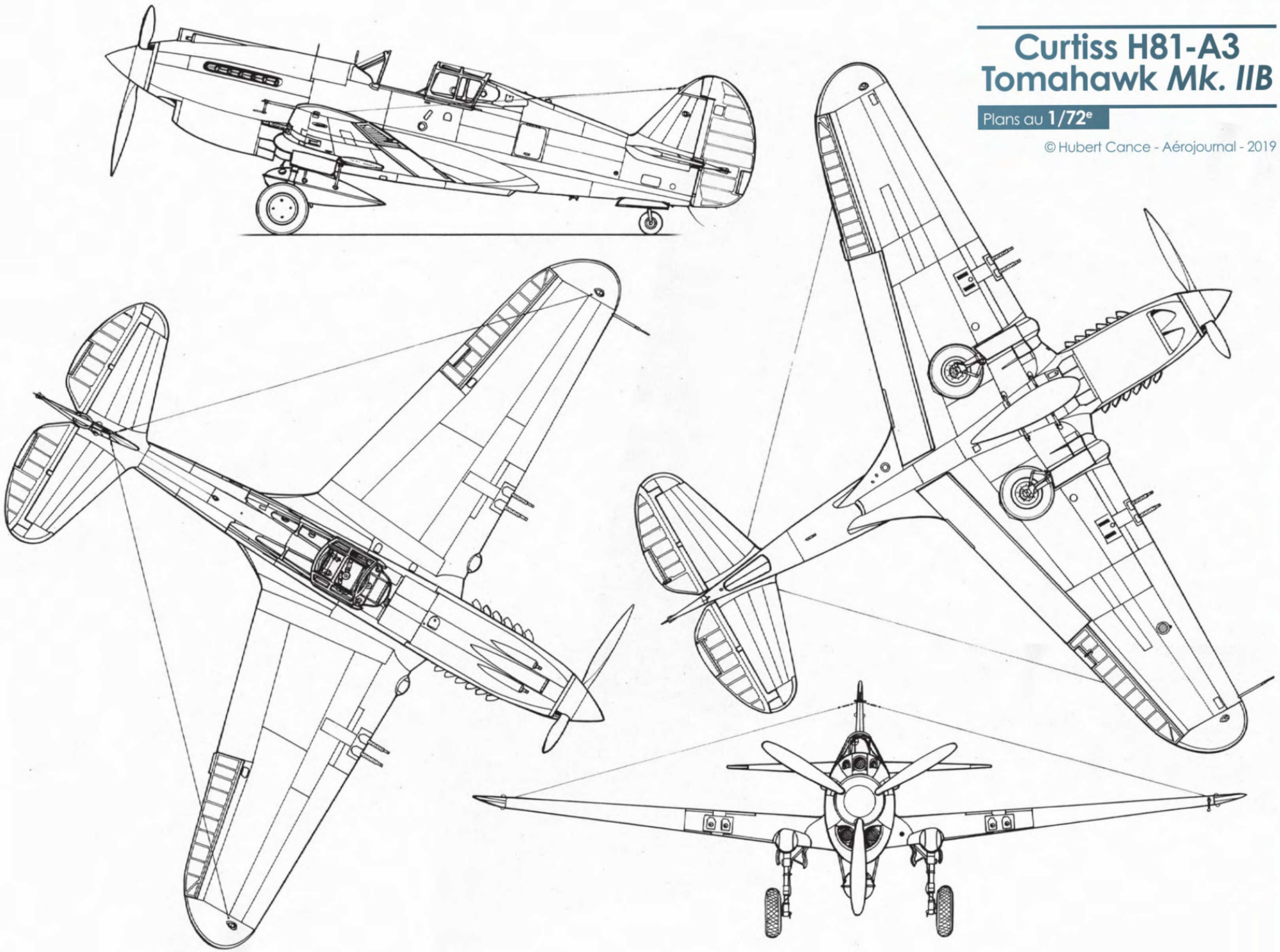
▶ Le XP-40 toujours non armé, mais désormais revêtu de sa livrée militaire est testé par la NACA. On remarque les nouvelles pipes d'échappement adoptées après les tâtonnements des débuts.

◀ & ◤ Autres vues du 39-166 lors de ses essais en soufflerie.

Curtiss H81-A3 Tomahawk *Mk. IIB*

Plans au **1/72e**

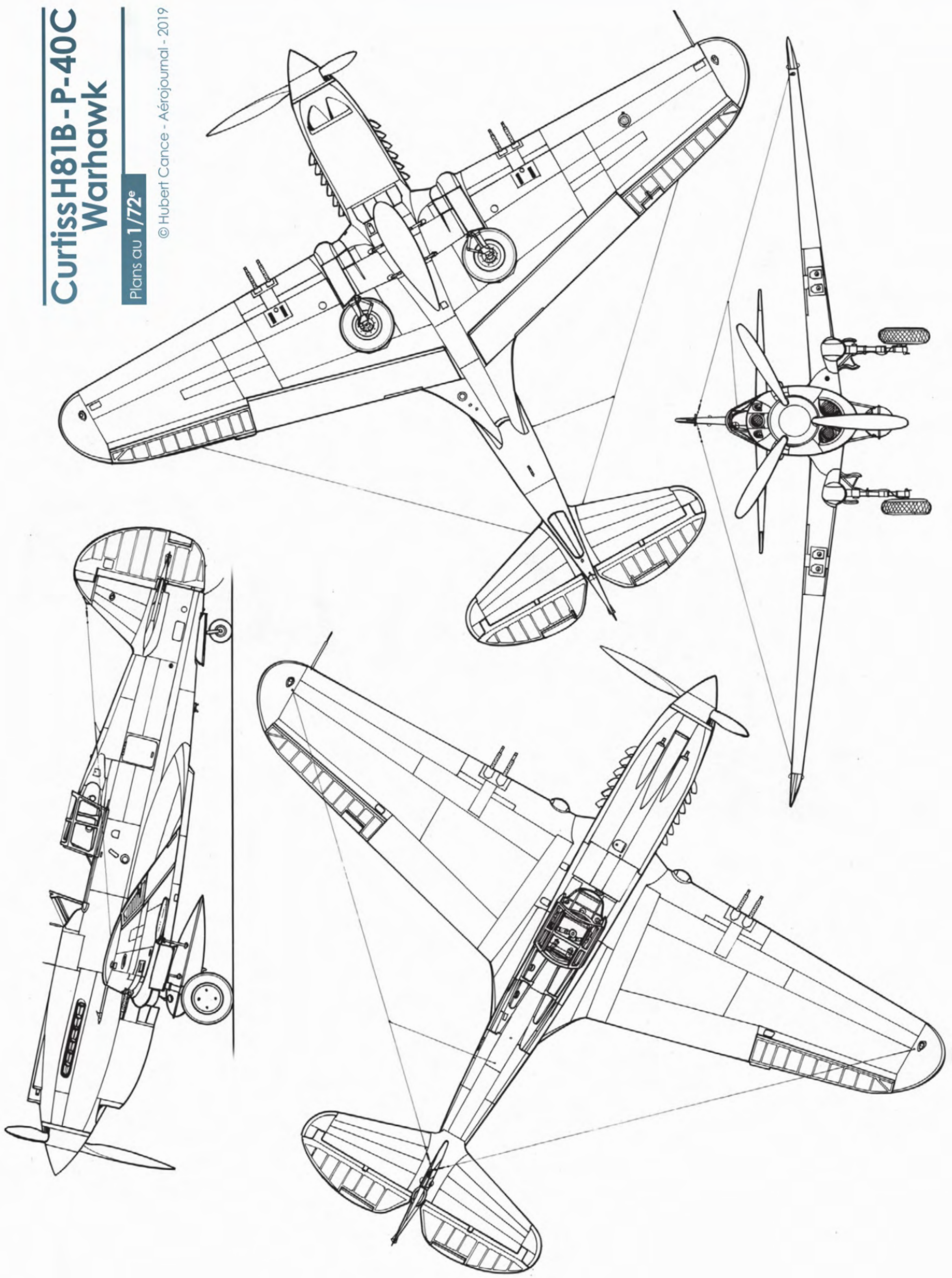
© Hubert Cance - Aérojournal - 2019



Curtiss H81B-P-40C Warhawk

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2019



Tout cela contribue à faire d'un 87 volant en pointe à 15 000 pieds à une vitesse de 577 km/h (359 mph) avec un taux de montée initial de 869 (m/min) un appareil (...) légèrement supérieur au H 81 A-3 (555 km/h et 817 m/min). Outre l'armement, le seul autre domaine où celui qui va être désigné P-40 D par l'US Army et Kittyhawk I par la RAF affiche des caractéristiques meilleures que son prédécesseur est celui de l'autonomie puisqu'elle bondit de plus d'un tiers passant de 1 170 km à 1 850 !

Pour relativement décevante qu'elle soit, l'évolution de ces performances était pourtant parfaitement prévisible. En effet, le nouvel Allison 39 toujours associé au même compresseur mécanique à simple étage (produit sous couvert d'une vieille licence Farman) ne développe que 60 ch de plus que l'ancien 33. Dans un même temps si la masse du P-40 D (H-87 A) en condition de combat n'évolue que d'un peu plus de 100 kg par rapport au C, elle bondit de plus de 350 kg avec le modèle E équipé du même V-1710-39 qui est produit ensuite (soit entre les deux générations de Hawk une puissance accrue de 5 % pour une masse augmentée dans une proportion double).

Commandés sur plan à la fin de 1940, tant par les Américains que les Britanniques, les premiers H-87 A sont livrés aux premiers durant l'été 1941. Ceux-ci n'en réceptionnent en réalité que 22. Le reste des 582 appareils produits entre juillet et décembre 1941 ira aux forces du Commonwealth qui entre autres modifications obtiendront rapidement le montage de 6 mitrailleuses au lieu des 4 retenues par l'USAAC. Si la plupart sont destinés à aller combattre dans le désert occidental, 72 d'entre eux sont livrés directement au Canada. Ils y protégeront l'espace aérien nord-américain et arctique jusqu'aux Aléoutiennes avant de finir leur temps en école de pilotage.

◢ Tableau de bord et instrumentation d'un H-87, classique et fonctionnel. Le collimateur N-3 C habituellement monté sur les versions évoluées du Warhawk est remplacé ici par un PBP-1 soviétique, indiquant l'affectation de l'avion.

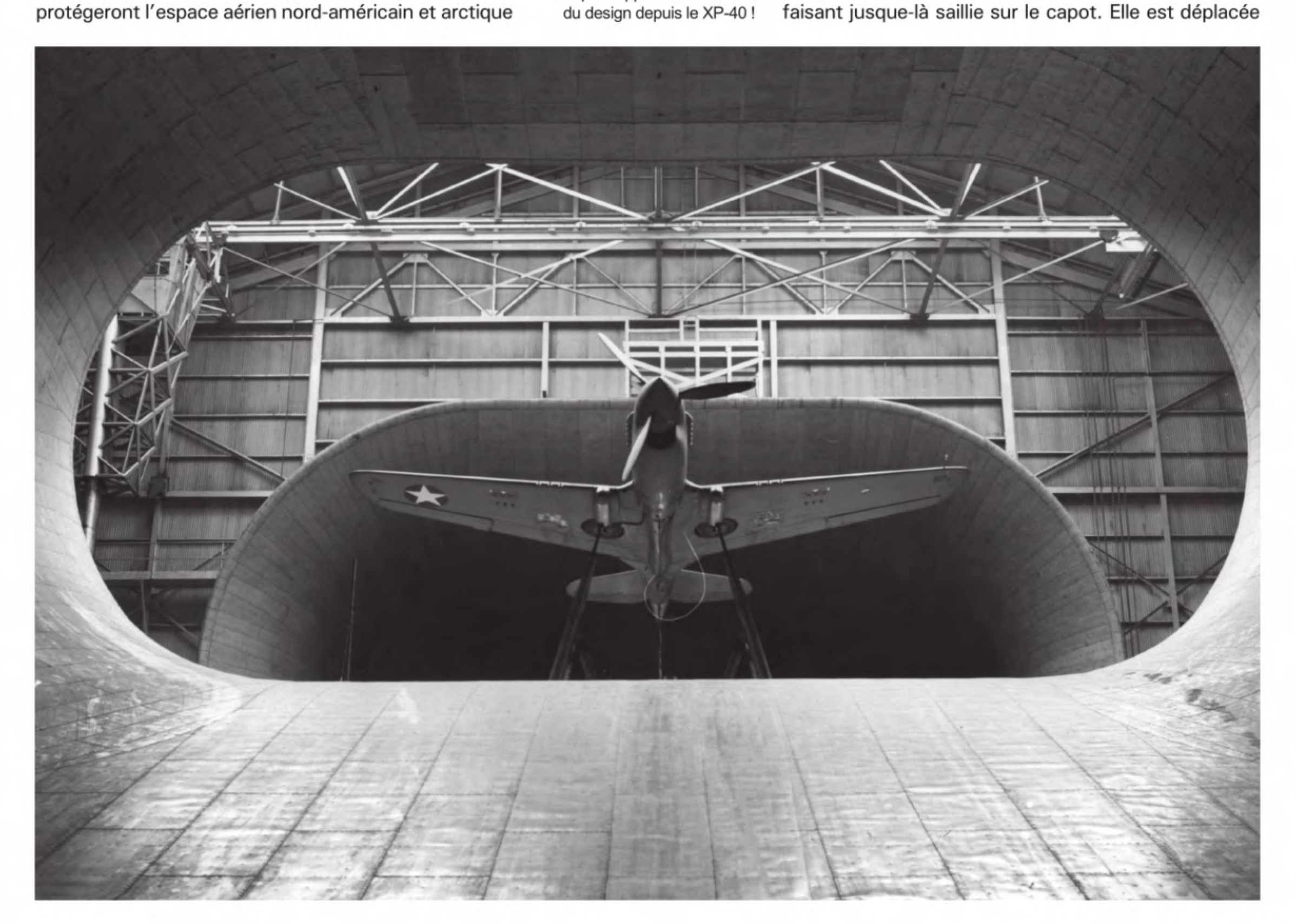
Quasi simultanément avec celle du D, la production du P-40E (H-87 A-3) est lancée en août 1941 pour prendre fin en mai de l'année suivante cinq mois après celle de son frère de lait. Sur les 2 320 sortis des chaînes, les 2/3 sont affectés à l'USAAF, le reste aux forces du Commonwealth. Le 87 A-3 se caractérise par l'adoption définitive (au moins pour un temps) de la batterie de six mitrailleuses de 12,7mm, 820 sont pris en compte par l'US Army. Parmi les E réceptionnés par l'USAAF on distingue une sous-version, les E-3 (H-87 A-4) aux capacités d'emport accrues. Ils formeront à ce titre les gros bataillons des Kittyhawk I A exportés outre-mer.

Cependant, chez Curtiss au moins autant que chez les utilisateurs du P-40, on déplore le manque de puissance auquel le motoriste ne peut apporter de solution dans l'immédiat. Celle-ci semble alors pouvoir venir de la concurrence puisque la Packard Motor Compagny a obtenu en décembre 1940 la licence de production du célèbre Rolls-Royce Merlin équipant les Spitfire et Hurricane de la RAF. Le V-1650 tel qu'il est désigné outre Atlantique de taille et de forme très proches de celles du V-1710 est non seulement plus puissant avec ses 1240 cv, mais dispose d'un compresseur plus élaboré toujours à simple étage, mais à 2 vitesses de nature à conférer enfin au chasseur américain de meilleures performances en altitude.

▼ & ◥ Tests réalisés par la NACA en 1942 sur un P-40 K, qui représente la seconde génération du chasseur connue chez le constructeur comme H-87. On peut apprécier l'évolution du design depuis le XP-40 !

Le premier P-40 F (S/N 40-360) est en fait un D sur lequel est monté un V- 1650-1 (une version améliorée du Merlin réalisée à l'initiative de Packard).

L'appareil se distingue des « 87 » antérieurs à moteur Allison par la disparition de la petite écope du radiateur faisant jusque-là saillie sur le capot. Elle est déplacée



jusque sous la partie inférieure du moteur dans un puits caréné de dimensions encore accrues. Celui-ci reçoit désormais un radiateur principal de refroidissement en forme de boîte de chaussures surmontant les deux radiateurs d'huile qui demeurent de forme cylindrique. Néanmoins, faute d'avoir retenu le compresseur à deux étages du Merlin « anglais », les performances de ce nouveau P-40 (H-87 B), le premier qui dans l'USAAF aurait été baptisé Warhawk, s'avèrent décevantes, encore une fois. La vitesse de pointe progresse peu, puisqu'avec un modeste 585 km/h (364 mph) elle ne dépasse guère celle des E que de 15 km/h tandis que son taux de montée initial s'effondre pour atteindre un plancher historique aux alentours de 600 mètres/minutes ! Le gain pour atteindre un plafond opérationnel qui passe de 15 000 à 20 000 pieds n'est donc pas spectaculaire. Dans un même temps il est vrai quelques dizaines de kilos ont été pris par rapport à la version précédente ce qui fait quand même une progression en condition de combat de plus de 750 kg depuis le P-40 B pour à peine 150 cv gagnés au niveau de la propulsion. Une évolution notable aurait pu résulter de l'adoption du nouveau compresseur à deux étages en développement chez Packard. Malheureusement, une fois au point, il sera réservé au P-51 B Mustang, un appareil conçu dès 1940 par la North Americain pour les marchés extérieurs comme une alternative au P-40 ! À la fin des fins, ce dernier renouera avec des versions évoluées de l'Allison... on n'échappe pas à son destin !

Cinq séries successives du modèle F (F-1, F-5, F-10, F-15 et F-20) connues chez les Britanniques comme le Kittyhawk II sont produites entre janvier 1942 et janvier 1943, à 1 312 exemplaires. 150 font l'objet de livraison au titre d'un prêt à bail et quelques-uns sont prélevés sur les stocks de l'USAAF pour équiper très symboliquement le GC 2/5 « Lafayette ».

Le P-40 n'en a pas complètement fini avec Packard puisque la version L bénéficiant du fuselage modifié des K dont il sera question plus loin est également produite à 700 exemplaires déclinés au printemps 1943 en 5 séries limitées. Le gain de performance escompté du fait d'un allégement de l'armement réduit à 4 mitrailleuses n'est pas au rendez-vous puisque la vitesse de pointe ne s'en trouve augmentée que de 6 km/h pour atteindre les 595 km/h ! À l'instar des F, ces appareils théoriquement capables de grimper jusqu'à 34 400 pieds disposent ainsi du plafond le plus élevé de toute cette famille d'avions. En revanche leur vitesse ascensionnelle progresse à peine pour revenir dans la norme connue avec les Allison !

Après avoir tenté sans succès d'améliorer les performances de l'appareil, Curtiss va essayer d'en modifier certaines caractéristiques de vol potentiellement dangereuses. Au décollage ou à l'atterrissage, le Warhawk avait un nez très lourd générant des vibrations potentiellement dangereuses pour un appareil qui avait naturellement tendance à piquer. De la résolution de cette difficulté allait naître un conflit d'une part, entre la *Material Division* et le constructeur et d'autre part, entre ce dernier et son ingénieur en chef Don Berlin qui finit par donner sa démission. Il était en effet persuadé que l'instabilité avait une cause aérodynamique résultant de l'aspect proéminent de la carène des radiateurs. Pour lui la solution consistait à modifier le nez ou à ramener les systèmes de refroidissement à l'arrière du fuselage comme sur le XP-40 ou le P-51. Devant le refus conjoint des autorités et du constructeur, l'ingénieur claque définitivement la porte de son bureau d'étude. Les P-40 K (H-87 D) ou encore Kittyhawk III pour les Britanniques produits à 1 300 exemplaires entre mai et novembre 1942 seront caractérisés par une dérive agrandie, l'ajout d'une arrête dorsale et le retour d'un moteur Allison en l'occurrence le V-1710-73 de 1 325 cv ! L'augmentation de puissance pour une fois significative annulera largement les bénéfices éventuels des modifications de structure laissant un Warhawk, toujours aussi instable aux basses vitesses en configuration tout sorti. Curtiss modifie alors un F-1 en allongeant son fuselage de 50 cm. Cette évolution surprime dans une large mesure les vibrations ressenties jusqu'alors. Ces fuselages longs seront donc produits pour les derniers F, les L et les K de fin de production (à partir du K-10). En matière de performance les K (qu'ils soient courts ou longs) ne se distinguent guère des F si ce n'est au niveau du rayon d'action ou du plafond qui sont assez nettement en retrait non seulement par rapport aux versions équipées du V-1650, mais aussi des anciens E qui se révélaient sous certains aspects beaucoup performants. Quel que soit le moteur choisi du côté de Buffalo décidément on tourne en rond avec ce vieux P-40 qu'on se révèle incapable de faire évoluer !

LE CRÉPUSCULE DES FAUCONS

L'évolution du rapport poids/puissance ne pouvant être amélioré sensiblement en jouant sur le second terme de l'équation l'intérêt de parier sur le premier en chassant les kilos superflus n'apparaît qu'assez tardivement dans l'histoire du P-40 et ne sera jamais unanimement partagé. Ainsi les L qu'on voulait faire maigrir abandonneront finalement peu de surcharge pondérale (moins de 200 kg) que les unités de premières lignes s'empresseront d'annuler en remontant rapidement les mitrailleuses supprimées. Avec le « M »

bizarrement désigné de nouveau H-87B et toujours Kittyhawk III pour le Commonwealth, on assiste à une simple évolution du K (long) auquel a été adapté un V-1710-81. Extérieurement, il ne s'en distingue que par la grille d'aération installée sur le haut du fuselage en avant de pipes d'échappement également modifiées. L'essentiel des 600 P-40 M produits est livré aux Alliés dans le cadre du prêt-bail. Le vrai P-40 light sera le N (H-87 V) dernière version produite en série. Cependant Curtiss reviendra rapidement sur cette philosophie conceptuelle initiée avec les N-1 construits en 1943 à 400 exemplaires. Elle cédera en effet insensiblement le pas à des «alourdissements» dictés par les exigences du terrain. Dans les deux dernières années de la guerre, la vitesse n'est plus, en effet, au niveau du P-40 une exigence fondamentale, l'avion ayant depuis longtemps abandonné à d'autres les missions de supériorité aérienne!

De ce point de vue débarrassés de tout le superflu et même du nécessaire les N-1 poids plume représentent à vrai dire une impasse... Délestés de 2 mitrailleuses, de la batterie permettant un démarrage autonome et ne disposant plus que d'une capacité d'emport de carburant limitée à 455 litres (120 US gal), ils tutoient les 610 km/h (378mph à 15 000 pieds). À cette une époque les P-38, P-47 et P-51 le distancent en palier de 50 à 100 km/h avec tout leur armement, leur blindage, leurs batteries, pour une autonomie a minima deux fois plus importante! Tout est dit les P-40 ne jouent plus à cette époque les têtes d'affiche. Quand ils interviennent désormais c'est prioritairement dans un rôle d'appareil d'appui tactique pour lesquels facilité d'utilisation, protection et puissance de feu sont des vertus cardinales. C'est donc dans cette optique nouvelle que le constructeur pense les futurs N produits sans discontinuer de mai 1943 à novembre 1944. Le N-5 inaugure la lignée qui au travers des N-15, 20, 25, 30, 35 et 45 connue comme Kittyhawk IV chez les Britanniques apparaît non seulement comme la plus prolifique, mais également et sans doute la plus réussie au moins dans le cadre restreint des missions désormais dévolues. Pour résumer avec le prix d'un P-47 D (environ 90 000 $) on peut se payer pratiquement deux P-40 N-30 (...et presque autant de P-51 D). Pour les Alliés bien que couverts par le Prêt-Bail, l'argument n'est pas sans valeur surtout pour des théâtres d'opérations où la chasse ennemie se fait moins présente ou moins mordante (Méditerranée et Balkans, Chine, Birmanie Inde). Avec ce petit mulet qui vole à 563 km/h et peut emporter outre ses 6 mitrailleuses une large panoplie d'armement, dont des roquettes, il n'est plus guère nécessaire de se préoccuper d'autres performances de pointe d'ailleurs dégradées pour certaines (taux de montée et plafond) ramenant le pilote vétéran à l'époque du H-75 !

Extérieurement, ces N « lourds » se distinguent des versions précédentes par leur verrière redessinée et la suppression de l'emprise dorsale présente à l'arrière de l'habitacle, qui obstruait jusque-là une bonne partie de la vision du pilote dans ce secteur. Tout compris du N-1 au dernier N-40 le S/N 44-47964 achevé le 30 novembre 1944 et revêtu pour l'occasion de l'emblème national de tous les utilisateurs de la famille des Hawk depuis les débuts, 5 219 unités auront été produites. Parmi elles une trentaine de cellules sont transformées en biplaces d'entraînement désignés TP-40 N. Une belle réussite industrielle et financière, mais qui marque pourtant la fin d'une époque. Faute d'avoir pu renouveler son produit phare, le 30 novembre 1944 une porte se ferme ... définitivement !

◀ Avec l'arrivée des premiers P-40 B au tournant de l'année 1941, l'armement est définitivement en place ainsi que le collimateur N-2. Même le pilote semble désormais prêt à en découdre. Affirmer que l'avion est parfaitement prêt au combat serait néanmoins s'avancer un peu...

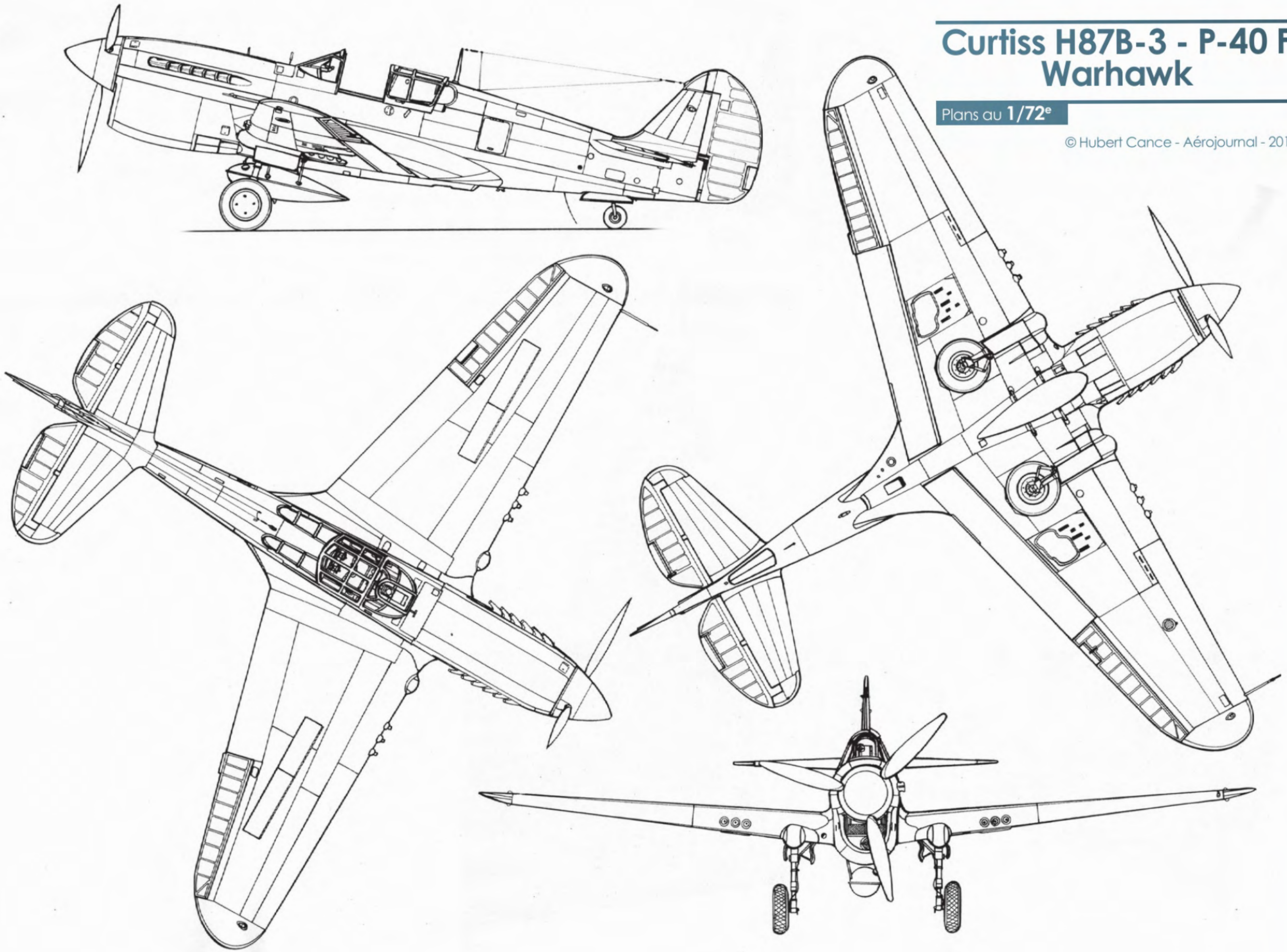
◣ P-40-CU du 8th PG stationnés devant l'état-major du groupe en 1941.

▼ P-40-CU dans vos six heures !

Curtiss H87B-3 - P-40 F Warhawk

Plans au **1/72e**

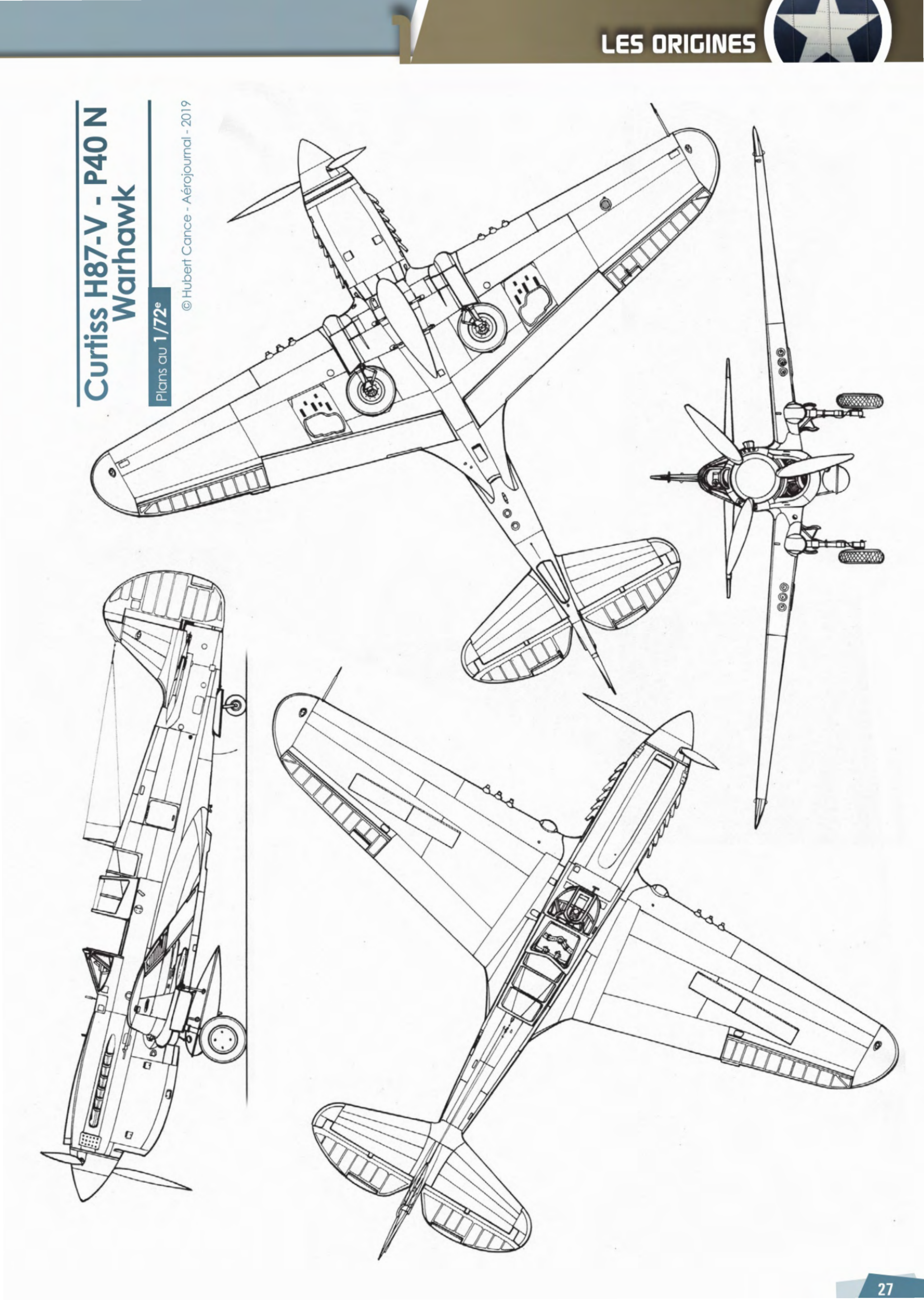
© Hubert Cance - Aérojournal - 2019



Curtiss H87-V - P40 N Warhawk

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2019



La responsabilité des échecs successifs de l'ensemble des tentatives visant soit à faire évoluer le P-40 soit à lui trouver un successeur repose pour l'essentiel sur l'entreprise elle-même. Plus soucieuse de profits à court terme que d'investissements productifs elle a dans une certaine mesure négligé la recherche pour s'attacher, au-delà du raisonnable, à une cellule qui visiblement en 1942 avait fait son temps. Plusieurs solutions de remplacement ont néanmoins été étudiées à Buffalo. On distingue chronologiquement, le XP-42 (H-75S) développé en 1938. Il s'agit d'une version à l'aérodynamique affinée d'une cellule de P-36 A dotée d'un R1830-31 Twin Wasp. Le XP 40 doté d'un moteur en ligne ayant démontré un potentiel supérieur, le 42 qui vole pour la première fois en mars 1939 est aussitôt abandonné bien que le prototype continue d'être utilisé pendant toute la guerre pour différentes expérimentations. Vient ensuite le XP-46, une sorte de petit avion de course qui voit le jour en 1940. Littéralement bâti autour du V-1710 il coche toutes les cases; relativement lent et peu maniable bien que dépourvu de blindage il grimpe mal et dispose d'un armement dérisoire... les deux prototypes (le second étant désigné XP-46A) sont donc prestement pilonnés en novembre 1941 après une brève série d'essais débutée en mars ! Rebondissant après cet échec, Curtiss propose le XP-53/XP-60, en fait un P-40 D propulsé soit par un V-12 Continental XIV 1430-3 alors en phase d'essais (Model 88 ou XP-53) soit un Rolls-Royce Melin (Model 90 ou XP-60). Doté d'ailes à profil laminaire et d'un armement constitué de 8 mitrailleuses 0.50 cette formule aurait pu être la bonne. L'échec du moteur américain et la pénurie du britannique, produit sous licence, mais réservé au P-51 déjà en service (...) la condamne néanmoins. Marqué par l'ADN des Hawk, le XP-60 est doté par la suite de différentes motorisations privilégiant tour à tour le refroidissement par air ou par liquide. Il connaîtra ainsi de nombreuses évolutions, aucune n'étant finalement suivie d'une production en série et le tout pour un coût total de près de 9 millions USD. Le XP-55 Ascender répondant à un programme lancé en novembre 1939 est testé à la même époque. Il expérimente l'aile en flèche sur une formule canard mue par un moteur propulsif. Cette extraordinaire machine est toutefois victime une fois de plus des déficiences du V-1710 choisi par défaut après le forfait du X-1800 H de P&W. Encore une fois les performances obtenues sont médiocres et en 1944 le jet s'impose comme la solution d'avenir, tout futuriste qu'il soit le XP-55 est alors abandonné.

En 1942 l'avionneur se lance dans l'étude de ce qui deviendra le XP-62 un chasseur lourd mû par un puissant Wright R-3350-17 entraîné par une hélice contrarotative. Un bon avion, victime de la *Material Division* qui réserve son moteur en priorité au B-29 et de performances qui lors des essais conduits en 1943 se révéleront finalement proches de celles des P-47 D et autre F4U en service que le P-62 ou sa version navale le F-14C (...) auraient dû remplacer. Dans ces conditions Curtiss est prié de se concentrer en priorité sur la production de Thunderbolt ! Cela ne l'empêche pas dans un dernier effort de sortir un ultime P-40 allégé, au profil modifié et rémotorisé avec un Allison V-1710-121. Ce XP-40 Q disposant d'une verrière à vision intégrale et d'une hélice quadripale a de faux airs de P-51. Précisément, ce dernier qui s'avère plus performant est en outre immédiatement disponible scellant le sort du dernier des Hawks. Un des trois prototypes construits le Q-1, survivant au programme d'essais, est vendu sur le marché civil. Comme son congénère le XP-60E il sera cassé quelque temps plus tard lors de courses aériennes qui avaient la côte aux USA dans l'immédiat après-guerre ! Des arènes du ciel aux jeux du cirque c'est là une triste fin de partie. Incapable de s'imposer de nouveau sur le marché des avions de chasse désormais passés à la propulsion à réaction ni sur aucun autre marché, Curtiss-Wright quitte le domaine de la construction aéronautique en 1948 en cédant les actifs de sa division de Buffalo à la North American ! Le nom de Hawk devient dans les années 1960 celui d'un missile antiaérien le MIM-23 produit par Raytheon puis d'un avion de surveillance du champ de bataille le Grumman OV-1 « Mohawk ». Il a été repris dans le bestiaire de l'armée américaine pour designer aujourd'hui l'hélicoptère de manœuvre Sikorsky AH-60 « Black Hawk » et ses dérivés ainsi que le drone de surveillance RQ-4 « Global Hawk » de Northrop Grumman.

▼ Spectaculaire séance nocturne de réglages de l'armement d'un P-40 E au polygone. Six mitrailleuses de 12,7 mm constituent en 1942 une puissance de feu redoutable.

Cependant si la destinée industrielle et technique du P-40 commence en fanfare pour se terminer (certes indirectement) en liquidation, telle n'est pas le cas de son histoire opérationnelle ponctuée de fait d'armes qui feront de l'appareil contre toute logique un grand classique de la guerre aérienne. Avant d'aborder ce chapitre, il convient de laisser la parole à ceux qui ont volé et combattu à ses commandes. Ils sont sans doute mieux à même que des historiens pressés ou obnubilés par les seules courbes de performances d'apprécier les qualités et les défauts du P-40.

▲ Le XP-42 constitue une alternative au P-40. Construit sur la même base, le P-42, malgré d'indéniables qualités, ne parviendra pas à s'imposer face à son frère de lait doté d'un moteur en ligne.

▼ Le XP-46 premier d'une longue série de successeurs au P40 conçus par le bureau d'études de Curtiss constitue un ratage total. Il est abandonné en 1941 après des essais en vol aussi brefs que décevants.

L'AVIS DES PILOTES

À la différence de certains de ses contemporains tels que le Bf 109 ou le P-38, le P-40 ne poussait guère aux excès d'enthousiasme ni au dénigrement systématique. Généralement ceux qui l'ont pratiqué en conservent un souvenir ému car pour beaucoup il a été leur premier vrai avion d'arme. La plupart d'entre eux l'ont trouvé agréable et sûr. S'ils ont été impressionnés par sa puissance au début, ils ont toutefois pu relativiser ses performances en les comparant à celles des P-47 ou des P-51 sur lesquels ils ont volé ensuite. C'est en tout cas le souvenir qu'en conserve le *Captain* Clinton Burdick, fils d'un as de la Première Guerre mondiale et qui le deviendra à son tour lors de la seconde :

« Je venais juste d'avoir 19 ans quand on m'a jugé apte à prendre les commandes d'un Warhawk. Pour ma part je n'en menais pas large et j'aurais sans doute souhaité un peu plus de pratique, mais nous étions en guerre et je n'avais pas mon mot à dire. Dès mon premier vol je l'ai trouvé chouette, et quelle puissance, deux fois celle de l'AT-6. En outre il était plus maniable que le biplace-école de la North American. Il répondait merveilleusement à la moindre sollicitation, grimpant comme une fusée et piquait comme un boulet de canon. C'est à ses commandes que j'ai encaissé mes premiers G et que pour la première fois je suis revenu épuisé d'une mission d'entraînement. Au bout de quelque temps, on se rendait néanmoins compte qu'il n'était plus de première jeunesse, qu'il avait des pattes courtes et qu'on pouvait toujours courir pour le faire grimper au-delà de 20 000 pieds. Quand j'ai été envoyé sur la côte est pour terminer mon entraînement j'ai tâté du Thundebolt, un vrai monstre. Instantanément je suis entré avec dans un autre monde ! »

Pour ceux qui ont connu des P-40 B et C de première génération à l'entraînement puis des P-39 en unité de seconde ligne, l'arrivée d'un P-40 N est néanmoins encore un événement en 1943. Tel est le sens des propos du *Captain* Robert W Fairbairn affecté à cette époque au 43rd FS dans la zone du canal de Panama.

« Il était très stable et tirait bien son épingle du jeu contre n'importe quel adversaire en dessous de 15 000 pieds. Je pense que nous avions touché alors les derniers modèles sur lesquels le starter avait été retiré les démarrages se faisant désormais à la manivelle, la cellule avait été allégée et l'armement réduit (Il semble qu'il soit fait référence à des N-1 or l'unité de Fairbairn a reçu a priori uniquement des N-5 de nouveau alourdis – NdT). Avec l'un d'eux, j'ai pu atteindre 27 500 pieds bien plus haut qu'avec les P-40 et les P-39 que j'avais eus en main précédemment. C'était toutefois très en deçà de ce que pouvaient donner les chasseurs de deuxième génération dotés comme le Mustang d'un compresseur sophistiqué ou de turbo comme sur les Thunderbolt et Lightning. Face à de tels engins, le P-40 ne tenait tout simplement pas la comparaison. »

Pour ceux qui l'ont utilisé au combat les derniers des Hawks semblait posséder des qualités qui n'émergent que dans le feu de l'action ou le souvenir de ceux qui y ont survécu. C'est en tout cas ce que rapporte le *1st Lieutenant* Joel Paris III qui a servi dans le Pacifique au sein du 49th FG (7th FS).

« Avec un P-40 je n'ai personnellement jamais considéré jouer en seconde division ! Sur bien des aspects, le Warhawk se révélait supérieur à des chasseurs plus modernes. J'ai volé 1000 heures dessus (et remporté 9 victoires – NdT) j'estime donc le connaître assez bien. C'était un avion sans équivalent. Certes tout n'était pas rose...il décrochait sans avertir ce qui le rendait particulièrement vicieux de ce point de vue surtout en combat contre des Japonais dont la tactique consistait à nous faire perdre notre vitesse d'évolution. C'est vrai qu'en dessous d'un certain seuil ils devenaient très supérieurs et pouvaient facilement nous dominer en combat tournoyant. Cependant si nous parvenions à maintenir une vélocité suffisante au-delà de 440 km/h il n'y avait aucune chance que cela se produise. Nous tournions bien mieux qu'eux car leurs ailerons surdimensionnés ne pouvaient être manœuvrés et devenaient alors inopérants. En sachant cela et en gardant son sang-froid, on pouvait s'en sortir à tous les coups. Étant plus rapides nous pouvions à volonté rompre l'engagement. Le P-40 était une crème ! »

◤ Ce pilote du 8th PG porte tout un attirail destiné aux missions en altitude (pour lequel le P-40 n'est pas fait !) : bottes fourrées A-6, Blouson B-3,pantalon A-3 Lunettes B-7 et masque à oxygène A-8. C'est beau comme une publicité pour une marque de cuir vintage !

◥ Préparation d'un vol sur un P-40 F en 1943 par des WAAF.

Bien qu'il s'agisse d'anciens H-81 cet avis n'est pas loin d'être partagé par l'as Australien Clive Caldwell qui a piloté des Tomahawk au Moyen Orient avant de passer sur Spitfire dans le Pacifique.

« Dans le désert, c'était ce que nous avions de mieux et j'étais heureux de pouvoir combattre aux commandes de l'un de ces magnifiques appareils. Il est vrai que quelque km/h de plus au badin n'auraient pas été de trop, mais le moteur Allison robuste et fiable ne nous a jamais laissé tomber. Il était agréable à piloter et très sûr avec ça vous avertissant longtemps à l'avance d'un futur décrochage (on note ici une différence notable avec les propos de Joël Paris, explicable dans une certaine mesure par des conditions d'utilisation différentes entre des appareils, P-40 B et P-40 N, situés eux-mêmes aux deux extrémités d'une évolution – NdT). Nous l'apprécions aussi à cause de sa solidité beaucoup sont rentrés après avoir subi des dommages considérables. Il résistait aux tirs ennemis, au feu et sa cellule pouvait encaisser à peu près tout ce que nous lui imposions. Pour peu que nous ayons de l'eau sous la quille on pouvait toujours se tirer d'un mauvais coup en dégageant en piqué. Nous savions que personne en 1941 ne pouvait nous suivre. »

À côté de ses admirateurs raisonnables et avant d'aborder pour conclure ce chapitre des aspects plus techniques, laissons maintenant la parole à un vrai dithyrambe du P-40 : Eriken (dit Erik) Shilling. Membre historique des *Flying Tigers*, Shilling jusqu'à son dernier souffle a défendu bec et ongle (griffe et dents) son vieux chasseur, qu'il considérait comme le meilleur de tous : « Jusqu'au 15 000 pieds, il était plus rapide que tous ses contemporains, Spitfire, Bf 109 et Zero compris .Il disposait également d'un meilleur taux de roulis. Quand des chasseurs américains plus évolués sont entrés en service, il est demeuré le meilleur à basse et moyenne altitude. Il y était plus véloce qu'un P-47, un P-38 et surtout qu'un P-51 D. Quand celui-ci a fait son apparition en 1944, il était certes capable de tenir 703 km/h à 25 000 pieds, ce qui était bien entendu au-delà des capacités d'un P-40, mais au niveau du sol la vitesse de pointe du Mustang tombait à 506 km/h et là le P-40 reprenait l'avantage qu'il conservait jusqu'à 5 000 pieds environ. Il ne cédait ensuite

rien jusqu'à 15 000 avant d'être lâché. Avec le compresseur à deux vitesses et deux étages du « Poney » Dieu sait ce qu'aurait pu faire un Warhawk ! Dans les mêmes conditions, la vitesse de pointe des Spitfire et Bf 109 du début de la guerre s'établissait au niveau du sol respectivement à 450 km/h (280mph) et 490 km/h (305mph). En fait comparer des vitesses sans tenir compte des conditions d'utilisation et des missions spécifiques confiées à tel ou tel modèle revient à comparer des torchons et des serviettes.

Un jour j'ai lu sous la plume d'un historien écrivant pour le Simthonian's air And Space Magazine -Le Zero a été le plus fabuleux appareil produit au cours de la 2e guerre mondiale – J'ai failli m'étouffer ! Ce type n'avait jamais vu voler un Zero ni ne l'avait bien entendu affronté en combat aérien. En réalité nous nous sommes trouvés au début de la guerre avec nos P-40 dans la situation de celui qui disposant d'un fusil d'assaut n'aurait pas eu l'occasion de l'étrenner au stand de tir tandis que son adversaire serait lui devenu un expert en matière de chasse à l'arbalète. En fait nous en étions pour la plupart restés aux tactiques de la guerre précédente. Les Japonais nous ont ramenés dans le réel !

Pour autant nos Curtiss étaient plus rapides, plus endurants, plus solides, mieux armés, piquaient plus vite et étaient plus manœuvrables dans la plupart des configurations. Les Zero ne nous étaient supérieurs qu'en matière de taux de montée, rayon d'action et maniabilité à basse vitesse. Ceux qui proclament le contraire n'y connaissent rien. J'affirme que bien piloté, un P-40 était nettement un cran au-dessus de ses adversaires au moins ceux que j'ai personnellement pratiqués en Birmanie et en Chine ! »

Tel n'est pas tout à fait l'avis de Nikolay Gerasimovich Golodnikov : « Il manquait de puissance, donc de reprise et de vitesse ascensionnelle. Or ces paramètres sont vitaux pour nous autres chasseurs. Nous avons pour notre part dans les VVS résolu le problème en en augmentant le nombre des tours moteur explosant ainsi allégrement les limitations du motoriste. Dans un même temps, nous avons gagné du poids en dégageant des mitrailleuses d'ailes. On en a fait un chasseur au poil ! Bien sûr il ne fallait pas s'endormir et le piloter en permanence avec la main sur la manette des gaz ! On pouvait dans ses conditions sans crainte se frotter aux Bf 109 et aux Fw 190. Le problème c'est qu'on fusillait les moteurs très rapidement au bout de deux ou trois combats. Même en dehors de cela j'en ai rarement vu un dépasser les 35 heures d'utilisation alors que la norme à l'ouest était d'au moins 50 ! »

Entre la méthode cosaque et les souvenirs du vieux Tigre il y a la masse des pilotes souvent novices. Ceux-là se souviennent d'un nez à la fois très long, gênant les manœuvres au sol, et très lourd aux commandes une fois la rotation effectuée. Beaucoup ont évoqué un nombre élevé d'accidents à l'entraînement tant pour les H-81 que pour les H-87. S'agissant de cet aspect statistique des choses, le taux d'accident enregistré par l'un ou l'autre s'élève à 188 pour 100 000 heures de vol. Il est dépassé seulement par les P-39 avec 245 et les A-36 avec 274. En tout 967 P-40 ont été détruits en seconde ligne sans intervention de l'ennemi entraînant dans la mort 350 de leurs pilotes.

Cependant l'histoire d'un avion n'est pas limitée à celle des hommes qui l'ont construit ou fait voler, mais aussi à celle des techniciens qui l'ont entretenu et jour après jour maintenu en conditions de vol, comme Robert M Resconsin : « J'étais à la fois électricien et technicien instrument, cependant j'ai essentiellement exercé dans la première spécialité. Sur les Hawk, il y avait de petits problèmes de temps à autre. Les régulateurs de tension du système électrique nous donnaient pas mal de fil à retordre. Mais à part ça, le P-40 était cool. » Ce que confirme un mécanicien français du GC 2/5 Lafayette. « De la bonne mécanique américaine rustique et solide qui ne vous laissait jamais tomber ! »

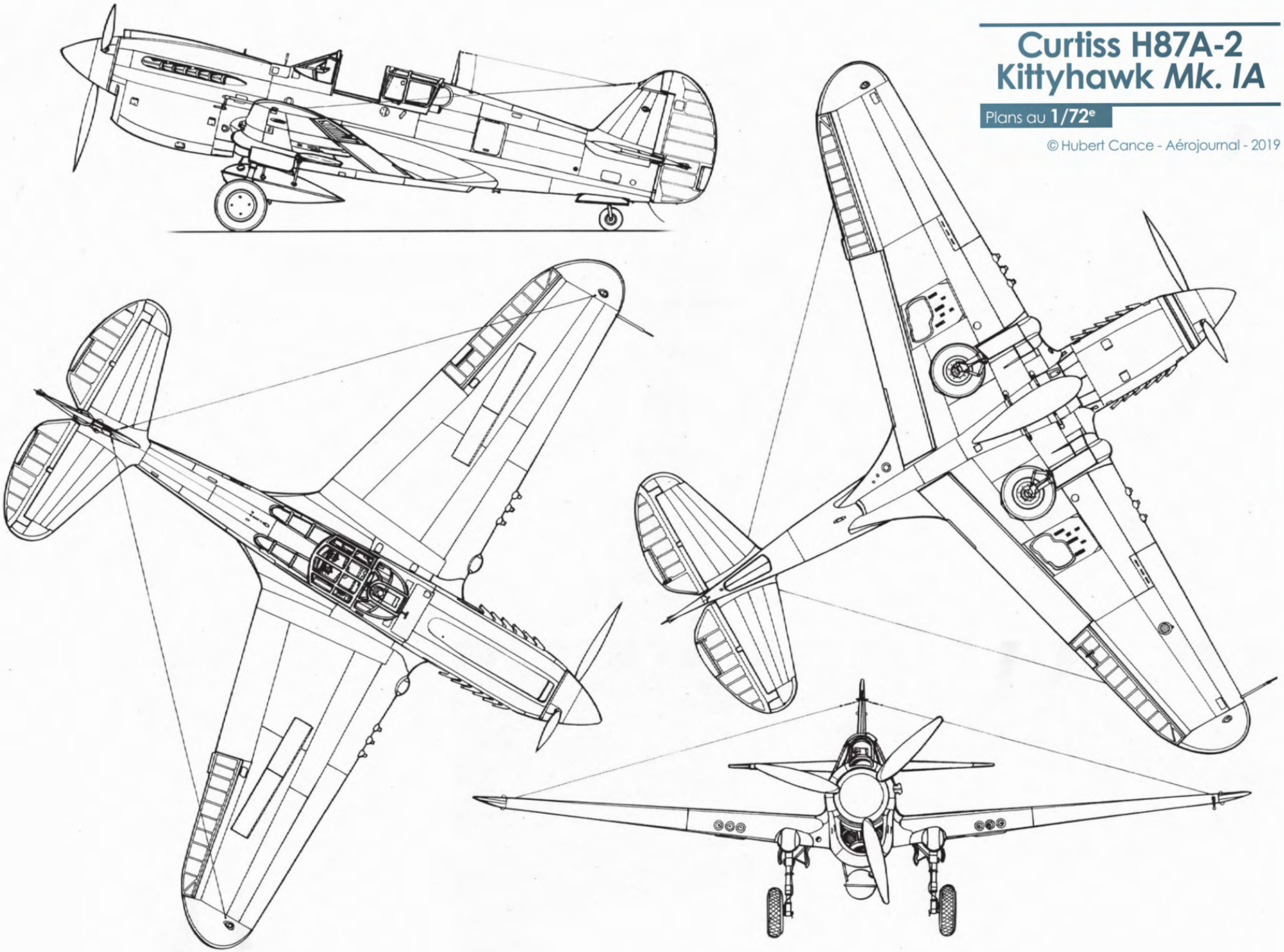
Au-delà des commentaires pour certains très élogieux et d'autres plus nuancés, il ne nous reste plus qu'à voir dans le détail ce qu'a été le comportement au combat de cette Jeep du ciel, (presque) partout présente et disponible. ■

▼ Photo prise au premier semestre 1942 d'un P-40 E effectuant des essais en vol avant livraison. Destiné à l'USAAF, il est revêtu d'un camouflage « zones tempérées » inspiré de celui de la RAF !

Curtiss H87A-2 Kittyhawk *Mk. IA*

Plans au **1/72e**

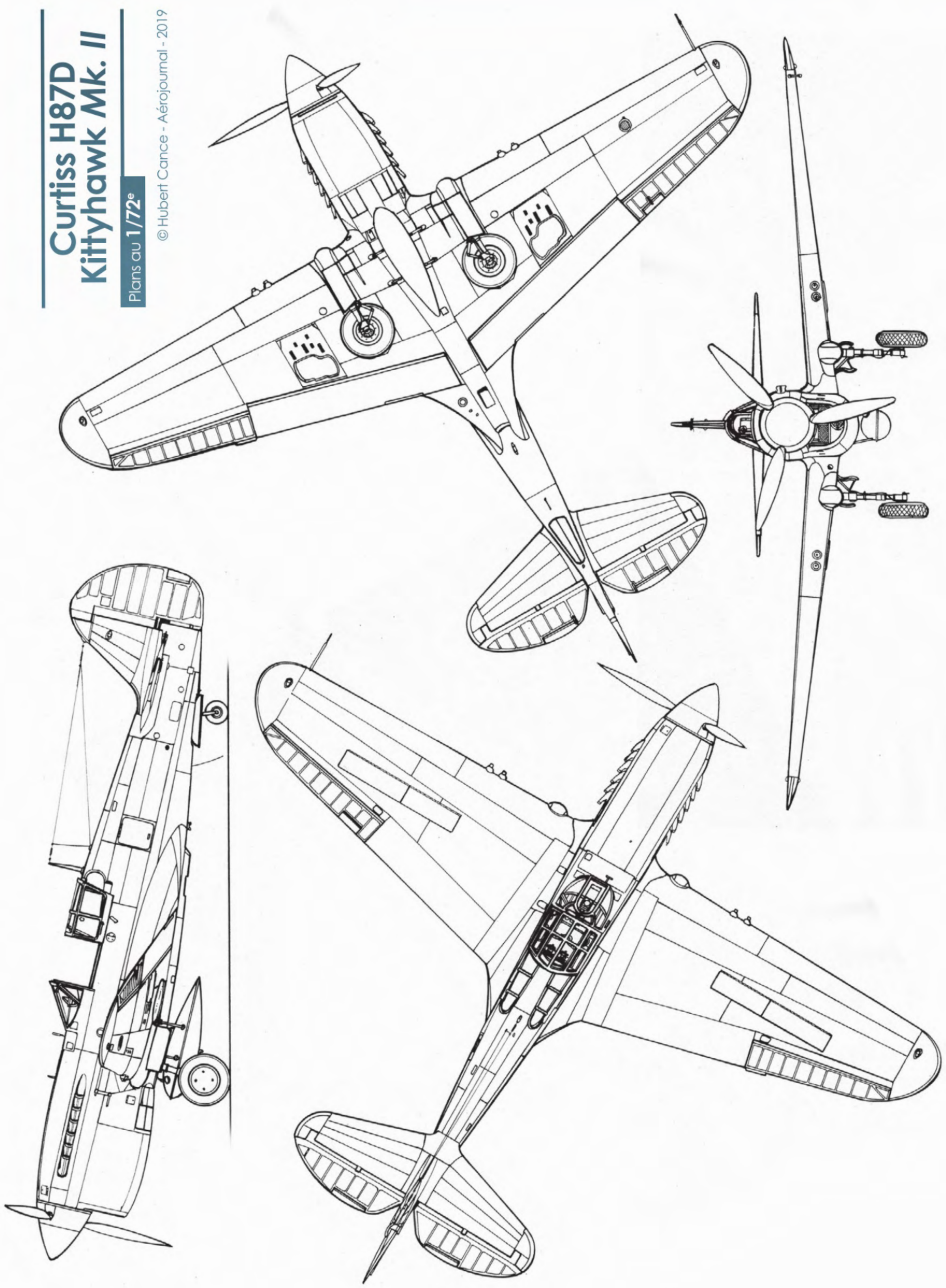
© Hubert Cance - Aérojournal - 2019

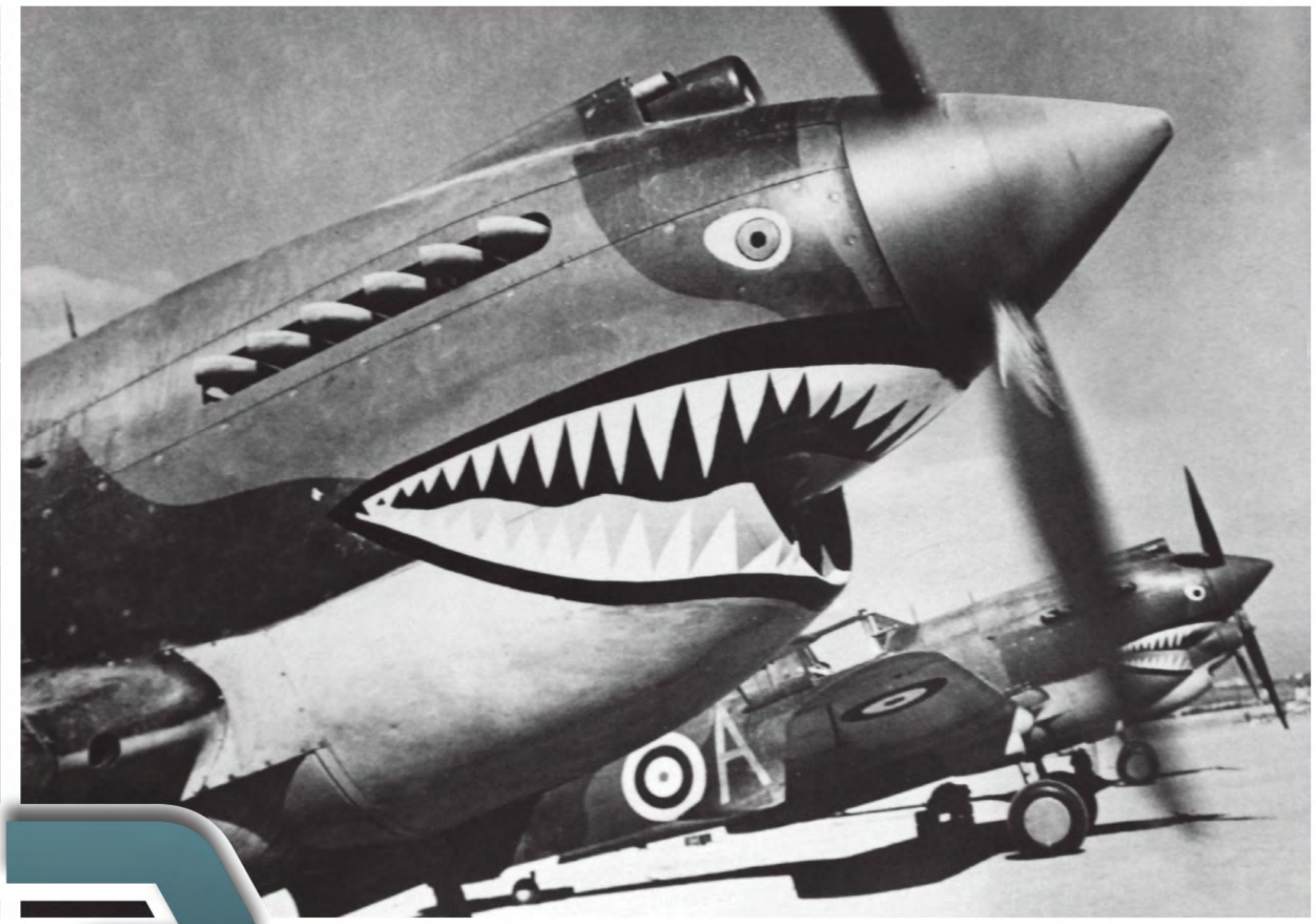


Curtiss H87D Kittyhawk Mk. II

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2019





2 BAPTÊME DU FEU !

1940 - 1943 LES ROIS DU DÉSERT

Les premiers Tomahawk I sont livrés à la Grande-Bretagne au cours de l'automne 1940. Remis aux standards britanniques, ils effectuent leurs premiers vols au sein de la RAF au début de l'année suivante. Reconnaissant les qualités de ce nouvel appareil pour les vols à basse et moyenne altitude, ses nouveaux utilisateurs ne peuvent en revanche que déplorer son incapacité à évoluer au niveau de la troposphère où avec leurs cousins germains les aviateurs du *Fighter Command* semblent se complaire. Il ne sera donc pas question de les impliquer dans des tâches de défense aérienne, mais pour le soutien rapproché des troupes au sein de l'*Army Cooperation Command*.

Activée en décembre 1940, cette structure nouvelle a pour objet de servir de bras armé à la reconquête du continent . Si d'un point de vue militaire cette perspective est alors proprement sidérale, elle l'est beaucoup moins d'un point de vue diplomatique. Lancée par-dessus l'Atlantique, elle se présente en effet comme une affirmation très nette de la volonté britannique de poursuivre la lutte jusqu'à la victoire...

Quoi qu'il en soit, 14 *Squadrons* seront dotés de Hawk qu'ils utiliseront de façon non simultanée et toujours un peu erratique du printemps 1941 à l'automne 1942. Ils ne réaliseront guère que des sorties d'entraînement, ponctuées de rares décollages sur alerte... toujours improductifs, car le P-40 n'est pas un intercepteur ! Ils réalisent néanmoins quelques missions offensives au-dessus du continent sans enregistrer ni

▶ Tomahawk *Mk. IA* du No. 414 (RCAF) *Squadron* affecté au début de l'année 1941 à l'*Army Cooperation Command* en Grande-Bretagne, cadre dans lequel il ne connaîtra guère d'utilisation opérationnelle. (Sauf mention contraire, toutes photos : US Nara et archives publiques américaines)

◀ Tomahawk en 1941 aux couleurs du fameux N°112 *Squadron* de la RAF, première unité à avoir peint des mâchoires de squale à l'avant de ses Curtiss. Une idée qui sera reprise quelques mois plus tard par l'AVG en Chine.

pertes ni victoires. Certains P-40, en particulier ceux du No. 26 *Squadron* sont en outre modifiés pour emporter à l'arrière du fuselage une caméra destinée aux prises de vue à basse altitude. En novembre 1942, le Tomahawk quitte les premières lignes pour être définitivement remplacé au sein de l'ACM par des Mustang *Mk. I*. À cette époque l'avion, qui n'a guère brillé en Europe, s'est en revanche bâti une solide réputation au Moyen-Orient où il a été engagé à la fin du printemps précédent. Acheminé d'abord vers le port de Tokoradi (actuel Ghana alors Côte d'Or) les appareils prennent ensuite la route du nord par leurs propres moyens afin de venir équiper les unités qui en seront dotées en remplacement de leur Hurricane *Mk. I* voire comme pour le No. 250 *Squadron* de vénérables Gladiator.

Le No. 250 basé en Irak touche ses premiers Tomahawk en avril et entame aussitôt une transformation qui prendra deux mois. Aux ordres du *Squadron Leader* John Scoular et bien qu'appartenant à la RAF ce *Squadron* intègre des pilotes en provenance des Dominions comme l'Australien Clive Cladwell qui le rejoint en mai. Cependant des formations entières issues de l'article XV (intégrant les forces aériennes des pays du Commonwealth exception faite de l'Union sud-africaine sous commandement britannique) reçoivent également le nouveau Curtiss ; c'est le cas du No. 3 de la RAAF plus tard rejoint par le 450.

Curtiss Tomahawk *Mk. II*
No. 26 *Squadron*
Gatwick, Grande-Bretagne, juillet 1941
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss Tomahawk *Mk. II*
No. 168 *Squadron*
Snaiwell, Grande-Bretagne, 1942
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

La South African Air Force (SAAF) qui opère dans un cadre opérationnel propre, l'engagement de leur gouvernement dans le conflit étant limité au continent africain (en principe), recevra de quoi équiper trois de ses formations, les Nos. 2, 4 et 5 *Squadrons*. Le No. 112 de la RAF que les mâchoires de requin peintes sur les Hawk vont rendre célèbre avant les « Tigres volants » complète le panorama de ces pionniers africains du P-40.

Au début du mois de mai, un premier détachement du No. 250 gagne l'Égypte. Peu après le No. 3 RAAF est à son tour déclaré partiellement opérationnel en Palestine. C'est lui qui pour la première fois va engager un P-40 au combat et inaugurer aux dépens de l'armée de l'air d'armistice le palmarès du Tomahawk.

LA SYRIE, PREMIÈRES VICTOIRES

En mai 1941, une révolte soutenue par l'Axe éclate en Irak. Le Levant, qui regroupe depuis la fin de la Première Guerre mondiale le Liban et la Syrie sous protectorat français, se trouve alors placé au centre du grand jeu dont le Machrek est le théâtre, Suez et les champs pétrolifères d'Arabie en constituant l'enjeu. À côté des (trop) nombreux membres de la commission d'armistice qui grenouillent entre Alep, Beyrouth et Palmyre, la Luftwaffe entreprend bientôt avec l'accord du gouvernement collaborationniste dirigé à Vichy par François Darlan (ci-devant Amiral de la Flotte) d'établir en Syrie une base arrière. Celle-ci aura pour rôle de soutenir les forces du « *Fiegerführer* Irak » que l'on projette à Berlin de déployer en Mésopotamie aux côtés du chef rebelle Rashid Ali.

L'Empire britannique sans doute légaliste, mais surtout très occupé par ailleurs avait jusque-là respecté l'esprit du vieil accord Sykes-Picot. L'intervention de plus en plus visible de l'Allemagne au sein du protectorat entraîne Churchill à intervenir en Syrie, davantage pour des motifs géostratégiques que pour répondre aux sollicitations de la France Libre. Cela commence le 11 mai par la destruction au sol de deux He 111 « transjordaniens » surpris à Palmyre par des Hurricane. Il s'agit là d'une violation en bonne et due forme de l'espace aérien sous autorité de l'État Français. Celui-ci ne dispose pas sur place de moyens suffisants pour s'y opposer. Néanmoins avec la mise en place visible de forces navales et terrestres préalables à l'opération « Exporter », le Gouverneur Général du Levant, le général Dentz sollicite des renforts immédiats. Venant par leurs propres moyens, ceux fournis par l'Armée de l'Air et l'Aéronautique navale seront les premiers sur place. Leur déploiement bénéficie il est vrai de l'appui et du concours de la Luftwaffe qui leur ouvre une escale à Athènes. Elle permet d'acheminer rapidement des matériels modernes au Levant. Il s'agit en particulier de bombardiers Leo 451, de Glenn Martin 167 F et surtout de chasseurs Dewoitine D.520 qui menacent la suprématie aérienne des alliés. L'intervention des Tomahawk *Mk IIB* du No. 3 *Squadron* va donc se révéler déterminante.

Les hostilités sont véritablement déclenchées le 8 juin. Dès le début, les Hawk s'imposent en prenant l'initiative pour ne plus la lâcher. Un premier mitraillage de la piste de Rayak permet aux hommes du *Squadron Leader* Peter Jeffrey de détruire un D.520 et d'en mettre plusieurs autres hors de combat dès les premières heures de l'engagement. Cinq jours plus tard, soit le 13 juin, Jeffrey à la tête d'un dispositif de 8 appareils surprend des bimoteurs qui s'attaquent à la flotte de soutien croisant au large de Saïda. Trois d'entre eux sont abattus, dont un au crédit du *Squadron Leader*. Ces premières victoires aériennes ne sont toutefois pas obtenues aux dépens des Forces armées de Vichy, mais bien d'Allemands engagés en soutien dans ce qui prend la forme d'une co-belligérance. En l'occurrence, les victimes des Australiens sont des Ju 88 de la 2./LG I basés à Athènes. Quinze jours plus tard, le 28 juin, se seront toutefois des appareils porteurs de cocardes à l'hameçon qui feront les frais d'une rencontre avec les « Aussies » emmenés ce jour-là par le *Flight Lieutenant* Alan Rawlinson. Au terme d'une mission d'escorte réalisée au profit de Blenheim, les Chasseurs du No. 3 *Squadron* tombent en effet sur une formation

▶ Premiers Tomahawk livrés au Moyen-Orient, photographiés en Palestine au printemps 1941.

▼ Autre Tomahawk du No. 414 *Squadron* : on remarque la cocarde *B-Roundel* d'intrados atypique puisque correspondant au schéma habituel d'extrados.

comptant six Martin 167 A3 de la Flottille 4F qui du côté de Palmyre bombardent les avant-postes alliés. En quelques minutes les faucons nettoient le ciel. Aucun des bombardiers n'en réchappe, vingt marins-aviateurs sont tués. Ce carnage entraîne de facto la disparition de la flottille, le tout sans perte directe du côté de la RAAF. Rawlinson est crédité de trois victoires, le reste étant réparti entre les *Flying Officiers* Peter Thurnbull (2) et Rex Wilson (1). Le 11 juillet quelques heures avant que le général Dentz ne demande aux troupes coalisées les conditions d'un cessez-le-feu, un D.520 du GC II/3 parvient à surprendre des P-40 et en descend un avant d'être lui-même abattu. C'est le seul Hawk perdu en combat aérien par le No. 3 *Squadron* qui bien qu'ayant affronté en état d'infériorité numérique un ennemi toujours mordant est parvenu à détruire ou à endommager gravement 31 appareils adverses. Dans le détail : 7 Martin 167, un Leo 451, trois D.520 et autant de Ju 88 sont victimes des Curtiss australiens. La Syrie, d'un point de vue politique, se traduit sur le moment par une victoire britannique et une défaite française (quel que soit le bord choisi)... Il faudra que le général de Gaulle débarque quelques mois dans « cet Orient compliqué avec des idées simples » pour y rétablir quelque peu la balance des puissances. D'un point de vue aérien, en revanche, les choses sont claires, un nouveau shérif est arrivé en ville. Le Curtiss Tomahawk s'est en effet révélé en quelques semaines comme un appareil redoutable compte tenu des conditions d'utilisation prévalant dans cette partie du monde. Il lui reste néanmoins à subir le choc des meilleurs... les Bf 109 F que la JG 27 ne va pas tarder à recevoir.

▼ Tomahawk *Mk. IIB* du No. 3 (RAAF) *Squadron* lors des combats de Syrie, durant lesquels ils acquerront rapidement la supériorité aérienne sur les D.520 français.

L'AIGLE ET LE FAUCON

Une semaine après le début des combats de Syrie, l'état-major impérial lance le 14 juin 1941 l'opération « Battleaxe ». Il s'agit d'une offensive dont l'objectif est la reconquête de la Cyrénaïque abandonnée à Rommel au début de l'année et le dégagement du port de Tobrouk assiégé. Dans l'esprit de ses promoteurs, « Battleaxe » venant après « Brevity » le mois précédent a pour objet d'acculer l'*Afrika Korps* dont les lignes de communication sont trop étirées à une posture défensive. Le problème est que les Allemands excellent tout autant dans la défense que dans l'attaque, conduisant « Battleaxe » à un échec prévisible.

Dans les airs la RAF du *Vice Air Marshal* Arthur Tedder ayant bénéficié d'une importante livraison de chasseurs Hurricane en avril peut également compter sur les Tomahawk du No. 250 *Squadron* de la RAAF en attendant ceux des Nos. 112 et du 2 SAAF alors en phase de rééquipement. Ils constituent des adversaires dangereux pour les Bf 109 E7 Trop qui forment l'élite de la chasse adverse.

La première rencontre a lieu le 16 juin à 22 000 pieds au-dessus de Bardia. Huit Curtiss affrontent cinq Messerschmitt. Deux d'entre eux sont comptés comme endommagés. Cependant, tout le monde rentre au terrain. Les pilotes de la JG 27 rapportent de leur côté avoir été sonnés par de nouveaux appareils de type « Brewster ». Au-delà de cette erreur, on note que malgré l'altitude à laquelle l'escarmouche s'est déroulée, généralement considérée comme au-delà des capacités du P-40, celui-ci s'en sort plutôt bien

Les combats se poursuivent permettant au No. 250 d'inaugurer son palmarès sur Tomahawk. Cependant il subit également des pertes. Le 18 juin le premier d'une longue série est victime de la *Flak*. Contraint à un atterrissage en catastrophe derrière les lignes ennemies, son pilote échappant à la capture pourra rejoindre son unité au début du mois de juillet. Une chance qui n'est pas partagée par trois de ses camarades surpris par des 109 à proximité de Sollum. Le 26 juin, ils sont vengés par Clive Caldwell et le *Sergeant* Coward qui envoient deux Bf 109 au tapis. L'Australien qu'à son corps défendant on commence alors à surnommer « Killer » (le tueur) récidive quelques jours plus tard en homologuant deux Ju 87 du II./StG2 dont une formation tente de s'en prendre au convoi escorté par les chasseurs de la RAF. Il partage également la destruction d'un Bf 110 de la III./ZG 76 servant d'escorte aux Stuka.

« Avec le Sergeant Whittle nous avons entrepris un 110 qui volait à 15 000 pieds. Whittle l'a attaqué d'abord sur son arrière sans résultat apparent. Je me suis alors à mon tour aligné dans sa queue et j'ai ouvert le feu. Avant de dégager j'ai pu voir de la fumée s'échappant de son moteur tribord. Whittle a alors effectué une nouvelle passe de tir et le bimoteur s'en engagé dans un piqué dont il n'a jamais redressé. »

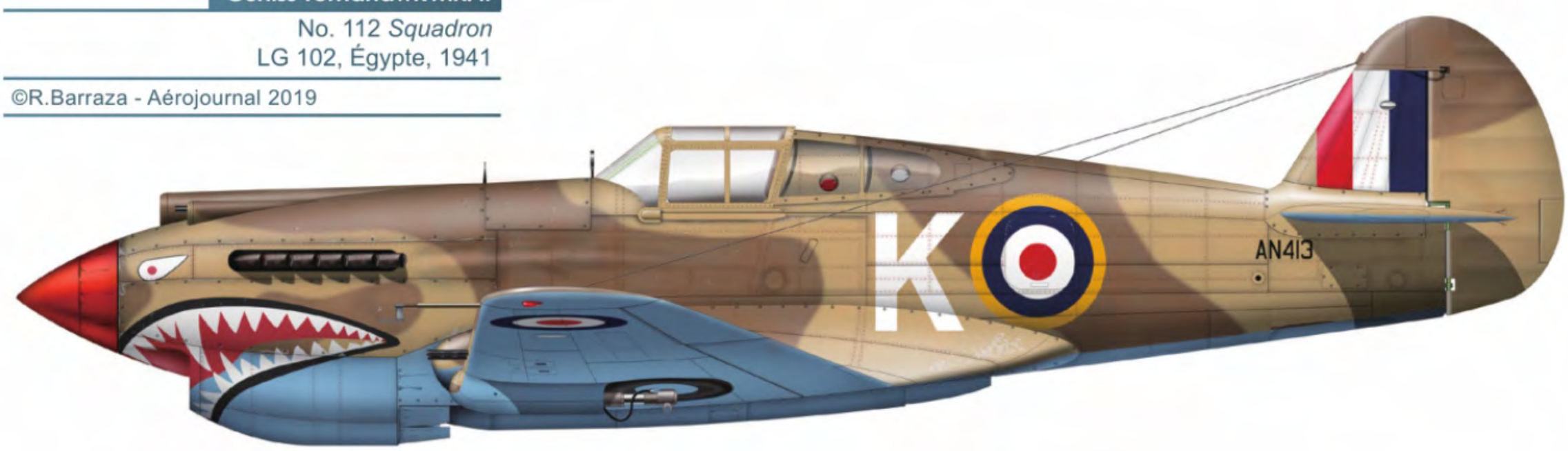
▲ L'Australien Clive « Killer » Caldwell : ses 20,5 victoires obtenues sur P-40 au Moyen-Orient font de lui l'as incontesté sur ce type d'appareils, tous fronts confondus.

Dès le 17 juin, l'élan des Britanniques est brisé et la supériorité acquise et maintenue par la RAF malgré des pertes sensibles ne permet aucune percée. Cependant du fait de leurs réserves limitées des forces italo-allemandes ne sont pas en capacité d'exploiter l'échec de la 8e armée en contre-attaquant immédiatement alors même que les portes de l'Égypte semblent ouvertes. Les généraux Auchinlek et Wawell permutent alors leur commandement en chef, le premier se retrouvant promu au Moyen-Orient le second aux Indes. En attendant la prochaine attaque, le front se stabilise au début du mois de juillet en gros sur les bases de départ de « Battleaxe ». Une période de transition s'ouvre alors ; elle sera marquée par une montée en puissance du Tomahawk qui face aux forces de l'Axe a subi avec succès l'épreuve du feu.

Le No. 2 *Squadron* de la SAAF est déclaré opérationnel au début du mois et rapporte ses premières victoires le 29 en descendant dans le secteur de Bardia quatre Stuka du I./StG 1, mais il perd deux de ses Curtiss victimes de l'escorte. En août, c'est au tour du No. 112 au fameux « dentier » d'entrer en opération. L'idée de la mâchoire de requin qui inspirera les pilotes de l'AVG aurait été suggérée aux Britanniques par la dentition arborée par les Bf 110 de la ZG 76 rencontrés en Grèce. Le 112 est également un pionnier dans l'utilisation d'un camouflage adapté aux zones désertiques là où le No. 2 SAAF et le No. 250 avaient touché des appareils dans la livrée communément adoptée dans le nord de l'Europe. À cette époque, le P-40 est le chasseur le plus performant de la *Desert Air Force*. Il s'agit là d'une appellation qui commence à être appliquée aux formations aériennes travaillant directement en soutien de la 8th Army. On lui confie en conséquence la défense des points stratégiques, la protection des convois maritimes et l'escorte des bombardiers tandis que les Hurricane se coltinent davantage les missions air/sol au profit des « Tommies ».

Curtiss Tomahawk *Mk. II*
No. 112 *Squadron*
LG 102, Égypte, 1941

©R.Barraza - Aérojournal 2019



▲ Trois pilotes du No. 112 *Squadron* photographiés à la fin de leur tour d'opérations en Afrique du Nord en 1942. De gauche à droite, le *Flight Lieutenant* Jerry Westenra, le *Flying Officer* Neville Duke et le *Flight Lieutenant* Humphreys.

En septembre Erwin Rommel rompt le *statu quo* précaire prévalant dans le désert. Les appareils du No. 112 amenés à intervenir enregistrent à cette occasion leurs premiers succès remportés aux dépens de bombardiers italiens SM.79. À la mi-septembre, le No. 3 SAAF de retour de Syrie est à son tour engagé. Le 24 une patrouille conduite par le *Flight Lieutenant* John Saunders surprend des Ju 88 et parvient à en abattre un. C'est la 6e victoire de Saunders qui est aussitôt victime de l'escorte. Légèrement blessé, il rejoindra son unité pour y reprendre le combat... pas pour longtemps. Il disparaît en mission moins d'un mois plus tard. Le 3 octobre le *Lieutenant* Dennis Lacey du No. 2 parvient à descendre un 109 au-dessus de Sidi Barrani. L'appareil est l'un des nouveaux « Friedrich » dont l'introduction est sur le point de modifier le fragile équilibre des forces. Alors que la grande offensive d'automne préparée par Auchinleck se profile, les quatre *Squadrons* de Tomahawk sont regroupés au sein du No. 258 *Wing* tandis qu'à l'arrière est créée un No. 262 destiné à accueillir les mêmes unités en rotation pour des périodes de repos ainsi que les nouveaux venus. Dans cette dernière période qui précède immédiatement l'opération « Crusader », les P-40 souffrent en parvenant à peine à équilibrer les pertes. Heureusement des renforts sont annoncés. C'est heureux, car de l'autre côté de la ligne de front les nouveaux MC.202 de la Regia Aeronautica viennent renforcer des Bf 109 F de la Luftwaffe déjà dominateurs. D'un point de vue strictement technique, l'équation se complique donc singulièrement pour les forces aériennes du Commonwealth qui se préparent à en découdre.

LA DERNIÈRE CROISADE

Le No. 4 *Squadron* de la SAAF déclaré opérationnel arrive en première ligne à la mi-octobre. Un mois plus tard, l'offensive dont les objectifs n'ont pas varié après l'échec du printemps est lancée. Le 18 novembre par une matinée pluvieuse les troupes du Commonwealth montent à l'assaut des positions ennemies. Mais, dans un premier temps, les lignes tiennent sous la pression faisant craindre un moment à un nouvel échec des Alliés. Heureusement pour eux, les forces aériennes de l'Axe sont engluées sur des terrains avancés devenus pour certains des bourbiers. Ce n'est pas (ou moins) le cas pour la *Desert Air Force* qui dispose en Égypte de bases mieux préparées. Libérée dans ces conditions, pendant les deux premiers jours, des missions de défense aérienne, une partie des Tomahawk est chargée pour la première fois de missions d'attaque au sol dans l'accomplissement desquelles l'appareil va révéler un réel potentiel.

▼ L'heure de la retraite semble avoir sonné pour ce vétéran (un *Mk. IIB*) du No. 5 (SAAF) *Squadron*, dernière unité de la *Desert Air Force* à avoir engagé des Tomahawk au combat.

Le schéma tactique en vigueur consiste alors à intervenir en binôme. Un premier *Squadron* prend en charge la couverture haute tandis qu'un second est lâché au ras du sol en chasse libre où à l'attaque d'objectifs désignés à l'avance. Cependant l'atonie du *Fliegerführer* « Afrika » ne dure pas et de violents accrochages ont lieu dès le 20 novembre. Sur toute l'étendue du front, une douzaine de victoires est revendiquée par les Curtiss de la DAF qui perdent en contrepartie trois des leurs. Le lendemain les combats se poursuivent dans le secteur de El Adem où la percée est en voie de se réaliser et sur lequel se focalise donc l'action de l'aviation. Le jour suivant, 22 novembre, ils vont prendre un tour tragique pour le No. 3 RAAF. Il perd en effet dans la matinée trois de ses appareils, ainsi que leurs pilotes, parmi lesquels figure John Saunder, titulaire de 6 victoires, qui cette fois ne reviendra pas. Un gros combat aérien oppose ensuite au cours de l'après-midi, et toujours dans le même secteur, ses appareils et ceux du No. 112 à des Bf 109 F2 des I et II./JG 27. Six Tomahawk vont au tapis pour trois Messerschmitt revendiqués en retour. L'un d'entre eux est abattu par Neville Duke du 112 qui enrichit ainsi son score africain ouvert la veille aux dépens de deux CR.42. « Je me suis posé dans ses six heures et je l'ai plus lâché. Je lui décochais de courtes rafales qui on fait voler en éclat sa verrière ainsi que l'arrière de son fuselage. Il est parti en piqué et le pilote a sauté. »
Rien en tout cas qui soit de nature à équilibrer chez les Australiens la disparition de neuf avions entraînant la mort de cinq pilotes ! L'unité affaiblie n'est cependant pas retirée des opérations. Cette résilience lui permet de se venger trois jours plus tard quand, toujours en compagnie du No. 112, elle revendique 9 victoires et 8 endommagés pour la perte d'un appareil dans chacun des deux *Squadrons*. Au début du mois de décembre, les forces de l'Axe retraitant vers l'ouest contre-attaquent subitement. Les Stuka redoublent d'activité pour couvrir cette manœuvre. Mal leur en prend. Le 4 décembre, 7 d'entre eux ainsi que trois Bf 109 et autant de MC.200 (ou G.50) sont victimes des Tomahawk. Neville Duke descendu le 30 dans le secteur de Tobrouk par un Bf 109 de la JG 27 signe son retour aux affaires en revendiquant un Macchi et un Junker considéré comme probable. Cependant le record dans cette chasse aux Stuka appartient à Caldwell qui conduit le lendemain une mission regroupant 22 appareils appartenant aux No. 112 et 250 *Squadrons*. Ces derniers engagent au-dessus d'El Adem une large formation ennemie comptant une quarantaine de Stuka escortés par autant de Bf 109. Tandis que le 112 s'explique avec les Messerschmitt et perd quatre de ses appareils (dont celui Neuville Duke une nouvelle fois victime des chasseurs ennemis) le 250 massacre les Stuka (parmi lesquels des *Pichiatelli* italiens). Quatorze sont revendiqués dont 5 pour Clive « le tueur ». « Nous avons reçu à la radio l'information selon laquelle une importante formation ennemie venant du nord-ouest arrivait sur nous. Tandis que les gars du 112 s'occupaient de l'escorte, nous avons piqué sur le Junker. Nous avons fait dans la très classique attaque en léger piqué dans le secteur 3/4 arrière des bombardiers. J'ai ouvert le feu de toutes mes armes à moins de 300 mètres de ma cible, en l'occurrence une section de trois postée en queue de formation. Le No. 2 et le No. 3 ont été touchés presque simultanément et se sont abattus en flammes. Puis je me suis occupé du leader que j'ai exécuté à très courte distance. Il a viré et piqué tout droit jusqu'au sol. À ce moment un autre Junker est venu s'aligner de lui-même dans ma ligne de tir et je lui ai fait subir le même sort qu'à ses camarades. Me trouvant alors en dessous du groupe ennemi j'ai profité de la vitesse accumulée pour effectuer une chandelle afin de les attaquer dans un secteur non protégé. C'est comme ça que j'ai eu le dernier. »
Ce type d'attaque en chandelle est une spécialité de Caldwell. Elle lui permettra deux

semaines plus tard, le 24 décembre, d'avoir raison d'un Bf 109F au-dessus de Tobrouk. Tout laisse à penser qu'il s'agissait de celui piloté par l'*Oberleutenant* Erbo Von Kageneck un as de la JG 27 titulaire de 67 victoires qui décédera des suites de ses blessures!
À ce moment « Crusader » malgré des débuts laborieux est en passe d'atteindre tous ses objectifs. La Cyrénaïque a été reprise et Rommel dont les voies de communication étaient véritablement trop étirées est refoulé graduellement vers la Tripolitaine, où il peut stabiliser le front au début du mois de janvier 1942. Chacun des belligérants disposait au début de forces aériennes à peu près équivalentes comptant dans chaque camp environ 600 appareils. Un mois de combat leur aura coûté des pertes de l'ordre de 50 %. Les deux adversaires se sont réciproquement saignés à blanc. Dans les derniers temps, les Britanniques peinent à remplacer les Curtiss H-81 qui ne sont en réalité plus produits. Le 17 décembre, les premiers H-87 désigné Kittyhawk dans la DAF sont livrés au No. 3 RAAF, le temps des Tomahawk touche à sa fin... et c'est peut-être aussi bien ainsi. Pour preuve on peut citer le cuisant revers que subissent les No. 2 et 4 SAAF qui le 7 janvier voient six des leurs disparaître victimes des *Experten* de la JG 27. Est-ce un signe ? Trois semaines après avoir bloqué l'avance ennemie, le chef de l'*Afrika-Korps* reprend en effet l'offensive. Le balancier repart dans l'autre sens !

◀ Les dents de la mer de sable ! Kittyhawk du No. 112 *Squadron*, au sourire carnassier.

premier engagement important auquel le No. 3 prend part, le 1er janvier 1942. Les pilotes de Kittyhawk revendiquent en effet à cette occasion la destruction de quatre Ju 87 et un Bf 109 pour la perte d'un des leurs, victime des tirs de défense d'un bombardier, le pilote du chasseur sortant indemne de cette aventure. Cependant les hommes de la DAF n'ont guère le temps de s'habituer aux bases qu'ils réoccupent pour certaines d'entre elles pendant quelques jours seulement. En effet les forces aériennes de l'Axe ont mis la pression sur Malte permettant aux convois de ravitaillement d'atteindre Tripoli. Reposées et rééquipées les forces italo-allemandes se trouvent donc de nouveau prêtes à en découdre. Elles passent à l'action le 21 janvier et enfoncent des défenses alliées qui à leur tour pâtissent de lignes de communication trop étirées!
Cette retraite le fusil dans les reins est évoquée par un pilote de Kittyhawk, le *Sergeant* Reg Pfeiffer : « On nous a dit de nous préparer à un redéploiement sur une base située à 80 kilomètres en arrière de la position que nous occupions ! Ce repli vers l'est répondait tout simplement à l'avance des chars ennemis qui menaçaient de débouler sur notre piste d'un moment à l'autre. C'est sans plus d'informations que nous avons décollé à six pour le coin le plus perdu que j'ai vu jusqu'alors. On s'est posé quasiment sur la lune. Il n'y avait pas âme qui vive à des miles et des miles à la ronde.

HELLO **KITTY**

Malgré l'entrée en service du nouveau modèle, les anciens ne vont pas disparaître d'un seul coup. Ils sont en effet rétrocédés au fur et à mesure. De sorte qu'en bout de course le No. 5 SAAF du *Major* John Frost va récupérer tous les H-81 survivants. Contre vents et marées, il va les faire durer encore un an malgré des pertes importantes dues non seulement au feu ennemi, mais aussi à l'usure de matériels exposés à des conditions d'utilisation particulièrement éprouvantes.
La transformation du Kittyhawk Mk. I ne pose aucune difficulté à des unités ayant une longue expérience des P-40 de génération précédente. Ainsi le No. 3 RAAF peut être déclaré de nouveau opérationnel après seulement 11 jours de prise en main. Les pilotes sont satisfaits de l'armement renforcé de leur nouvelle monture standardisée au calibre 12,7 mm dont une batterie de 6 mitrailleuses est désormais montée à raison de 3 par demi-aile. Cette évolution met un terme aux problèmes posés jusque-là par la pluralité de munitions et de convergence des tirs. Ils apprécient toujours autant sa solidité, mais l'avion demeure un P-40 ! C'est-à-dire un bon mulet – ou un chameau pour faire couleur locale – en tout cas ce n'est toujours pas un cheval de course. L'avion manque encore de « souffle » à l'accélération. En vitesse pure, il ne cède pourtant comme dans le passé que quelques km/h au Bf 109 F2 Trop qu'il affronte couramment. Au-delà de 15 000 pieds bien entendu ses performances s'effondrent alors que celles de son adversaire s'envolent. Toutefois, dans le désert, on est rarement saisi par l'ivresse de l'altitude. Hormis les missions de grande reconnaissance, toute l'action se déroule en réalité entre 0 et 5 000 mètres domaine dans lequel le P-40 est le plus performant. Dans ce cadre, il apparaît mieux armé, plus maniable et plus rapide en piqué que ses adversaires les plus dangereux (MC.202 et Bf 109) qui en revanche le dominent largement en évolution dans le plan vertical. Ce nouvel équilibre des forces se manifeste dès le

▼ Au tournant de l'année 1942, la relève est assurée par des H-87 désignés Kittyhawk par la RAF et ses partenaires du Commonwealth.

On a parqué nos avions. On s'est mis à l'ombre sous leurs ailes et on a attendu le reste du *Squadron*. C'est dans cette position que la nuit nous a surpris. On ne savait pas quoi faire et comme nous n'étions pas équipés pour le vol aux instruments on a décidé de rester là au moins jusqu'au matin. Quand le jour s'est levé, on a considéré qu'il valait mieux attendre encore un peu. Nous sommes donc partis explorer notre nouvelle planète. Nous avons ainsi découvert à proximité ce qui avait dû constituer une position d'artillerie. Nous avons récupéré des sacs de sable pour faire des murets autour de nos avions afin de nous protéger des vents du désert. Tout ça nous avait donné soif. Spence s'est alors souvenu qu'il avait emporté lors de notre décollage d'urgence des produits de première nécessité au premier rang desquels figurait un carton de pack de bière. »

Après avoir épuisé toutes les boissons et leur dernière réserve de patience, les Australiens lèvent finalement le camp et mettent cap à l'Est dans l'espoir de rattraper un « redéploiement » allié qui visiblement se fait à grande vitesse. « On a appris bien plus tard, quand nous avons fini par rejoindre notre unité, que l'ordre de repli avait été annulé. Plus exactement il avait été étendu encore plus à l'Est compte tenu de l'avancée des Panzer. Les performances limitées de nos radios TR11B ne nous avaient pas permis de profiter de cette information capitale.

En fait c'était la panique à tous les échelons et cela a duré un certain temps. C'est ainsi que plusieurs semaines après notre aventure sur la base fantôme nous avons été requis pour une mission de soutien aérien rapproché. Le colonel de l'armée qui nous a donné les détails de l'opération nous a confié qu'il n'était pas très sûr de l'emplacement de nos troupes, mais qu'il nous apporterait des précisions utiles par radio. On a décollé avec une *bomb line* approximative que rien n'est venu préciser. Tout ce qui se trouvait à l'ouest devait être ennemi. Sur la zone on a bien identifié la ligne et du mauvais côté on a repéré une colonne motorisée. Pris d'un doute nous avons réalisé un premier survol et nous avons essuyé des tirs. Nous avons alors bombardé ce qui s'est révélé être une unité de reconnaissance indienne. »

Pendant toute cette phase de « redéploiement vers l'arrière », les P-40, désormais équipés pour recevoir des réservoirs supplémentaires largables, en plus de leur mission première de supériorité aérienne, se voient dévolues celles d'attaque au sol et d'interdiction en configuration « Kittybomber ». Dans ce cadre, ils emportent dans

◤ ◣ & ▲ C'est dans le désert libyen qu'est né en 1942 le concept du chasseur-bombardier monomoteur intervenant en appui direct des troupes au sol. Il a été parfaitement incarné par les Kittyhawk du No. 260 *Squadron* de la RAF.

les premiers temps jusqu'à 6 bombes antipersonnel de 50 livres ou 2 à usage général de 125 accrochés sous leurs ailes. À partir du mois de mars, des tests sont conduits au sein du No. 112 *Squadron* avec des projectiles de 250 livres, chaque appareil pouvant emporter une de ces armes disposées en position ventrale en lieu et place du bidon largable.

En l'air, les combats sont quotidiens. Il est rare qu'une mission de l'un ou l'autre camp ne soit pas accrochée par la chasse adverse. Et si les pertes sont nombreuses, une frénésie de sur-revendications semble alors saisir les protagonistes. Quoi qu'il en soit, le 21 février Caldwell fait une nouvelle fois honneur à ce surnom de « Killer » - qu'il déteste - en descendant un Bf 109 de la 2./JG 27 ; celui-ci est plus tard identifié comme celui de l'*Oberleutnant* Hans-Arnold Stalhschmidt alors titulaire de 59 victoires homologuées. Une fois de plus l'as australien utilise lors de ce combat cette tactique de la chandelle et du tir en montée qui constitue en quelque sorte sa signature: « un tir d'anthologie » commentent ses homologues de la Luftwaffe Gehard Homuth et Hans Johachim Marseille.

Au début du mois de mars, la Cyrénaïque reprise en décembre a été perdue à nouveau. Les Allemands sont à Benghazi dès le 29 janvier. Avançant de près de 50 km par jour, ils atteignent bientôt Gazala qu'il ne dépasseront pas. Leur avance fulgurante marque alors le pas. Chacun essaye de reprendre son souffle.

LA GUERRE D'USURE

Alors que le printemps apporte la promesse de voir fleurir le désert (c'est une image), ce sont plutôt les *Squadrons* dotés de Kittyhawk qui font flores. Ainsi aux No. 3 RAAF, s'est joint le No. 450 ; ensemble, ils vont former avec les Nos. 112 et 250 de la RAF, le No. 239 *Wing*, tandis que les Nos. 2 et 4 *Squadrons* de la SAAF sont intégrés avec les nouveaux venus des Nos. 94 et 260 *Squadrons* (RAF) au sein du No. 233 *Wing*. Ils seront bientôt rejoints par le No. 5 sud-africain. En sa qualité de dernier utilisateur des vénérables Tomahawk, il limite toutefois ses interventions à des missions de défense et se manifestera peu dans un cadre offensif. Les hommes du *Major* Frost inscrivent ainsi la première victoire à leur tableau de chasse (un Ju 88) dès le 5 mars. Deux bimoteurs Junker sont encore descendus le 11, plusieurs autres étant endommagés. Trois jours plus tôt, le No. 450 RAAF a également ouvert son palmarès avec un CR-42 attribué au *Sergeant* Don Mc Burnie qui sera finalement rapporté comme un MC.200. Le No. 2 revient également aux affaires, de même que le No. 112 désormais commandé par Clive Caldwell qui, lui, ne les a jamais réellement quittées. À ce moment le « *Sharks Squadron* » bénéficie du renfort temporaire de 8 pilotes polonais. Dans un même temps, les appareils du No. 94 *Squadron* arborent sur leurs dérives un damier rouge et blanc rappelant les marques de nationalité polonaise. Ceci explique sans doute que la Luftwaffe signale pendant quelques semaines la présence de « Polnish Curtiss » dans le secteur de Gazala où stationne le 94. Quoi qu'il en soit, celui-ci a subi lors de sa mission inaugurale réalisée le 14 février 1942 une sévère correction infligée par le II./JG27 qui lui descend quatre de ses avions, dont celui du *Squadron Leader* Mason. Ce dernier titulaire de 15 victoires homologuées (et deux partagées) est tué dans l'affrontement. Il est remplacé par le Squadron Leader Ian McDougal, mais le No. 94 considéré insuffisamment préparé est renvoyé à l'arrière pour compléter son entraînement. Il est retour en opération à compter du 20 mars avec un effectif reconstitué.

Le principe des binômes est maintenu de sorte que celui du 94 est normalement le nouveau No. 260 avec qui il affronte, le 23 mars, la *Jagdwaffe* cette fois avec de meilleurs résultats.
Cependant le 94 est toujours à la peine et apparaît constamment un ton en dessous de ses confrères. Au début mai, il cède donc ses P-40 au No. 2 SAAF pour être rééquipé avec des Hurricane *Mk. IIC*. Plusieurs pilotes auxquels on a laissé le choix décident alors de demeurer en première ligne et de continuer sur le chasseur Curtiss. Pour cela ils franchissent la piste qui les sépare de leurs camarades du No. 260, dont ils intègrent les rangs.
Cependant d'autres unités ont plus de réussite, comme le No. 112. Le 23 avril son *Squadron Leader* Clive Caldwell descend encore un Bf 109. C'est sa 22e victoire (dont trois en coopération) obtenue en presque un an de combats ininterrompus et plus de 400 missions ! Tandis que l'*Afrika Korps* se prépare à s'élancer de nouveau vers l'Est avec l'espoir de s'emparer de Tobrouk et peut être enfin du canal de Suez, objectif suprême de la lutte engagée depuis bientôt deux ans, la DAF ne reste pas l'arme au pied. Les unités de P-40 quand elles ne sont pas obligées de s'expliquer avec les Messerschmitt peaufinent en effet leur entraînement au bombardement, dont elles expérimentent plusieurs techniques, dont l'attaque en piqué comme le décrit Bert Horden du No. 112 :
« Nous avons appris à travailler dans une formation tactique de 12 appareils évoluant en deux éléments de 6, le deuxième à quelques centaines de mètres au-dessus, légèrement en retrait et sur le côté du premier avec si possible le soleil dans le dos. L'attaque en piqué devait normalement être engagée entre 6 000 et 8 000 pieds, le largage étant réalisé à 1 000 pieds. La visée se faisait de façon très rudimentaire. Lors de l'approche en palier nous conservions aussi longtemps que possible la cible en visuel. Lorsque celle-ci disparaissait masquée par la section centrale de notre aile gauche nous devions compter jusqu'à trois avant de basculer notre avion du même côté jusqu'à atteindre un angle impressionnant et que l'objectif s'aligne de nouveau dans nos 12 heures. À 2 000 pieds on commençait à tirer sur le manche et après avoir de nouveau compté jusqu'à deux on larguait notre bombe avant de nous reformer à 5 000 pieds. L'angle de piqué à atteindre était de 60°, mais je jure que parfois on avait l'impression de se rapprocher des 90° Le strafing c'était autre chose. Comme de juste, cela se pratiquait à basse altitude les uns derrière les autres en jouant à saute-mouton avec les dunes. Parfois nous enchaînions les deux exercices bombardement en piqué suivi d'un mitraillage. Au combat, il arrivait souvent qu'après de telles manœuvres nous nous soyons trouvés isolés et contraints de rentrer seuls au terrain. »
Dans la première quinzaine de mai, les Allemands établissent un pont aérien vers la Libye afin de parer aux difficultés d'approvisionnement de leurs troupes, victimes de liaisons maritimes devenues erratiques du fait des actions conduites par les bombardiers torpilleurs et les sous-marins basés à Malte. Dans ces conditions Beaufigther à long rayon d'action, mais également Kittyhawk sont mis à contribution pour interrompre ce flux de renforts. C'est dans ce cadre que le 12 mai le No. 250 Squadron parvient à descendre au-dessus de la Méditerranée 12 Ju 52 et deux des Bf 110 leur servant d'escorte.
Cette victoire vient sans doute trop tard, car moins de 15 jours plus tard l'ultime offensive de Rommel est lancée sur l'axe Gazala - Bir Hakeim. Ces deux lieux ainsi que Tobrouk dont le nom revient au cœur des préoccupations des deux camps vont se transformer pendant les semaines suivantes en autant de points de fixation pour les opérations terrestres et aériennes. Dans ce dernier domaine, les affrontements atteindront un niveau d'intensité encore rarement approché sur ce front. Cependant, avec l'arrivée en juin des premiers

▼ & ▶ Autres vues des Kittyhawk *Mk. III* du N° 260 *Squadron*. Ces appareils attaqueront les concentrations de troupes et les positions ennemies, et surtout les convois logistiques afin de paralyser le ravitaillement en essence de l'*Afrika Korps* de Rommel.

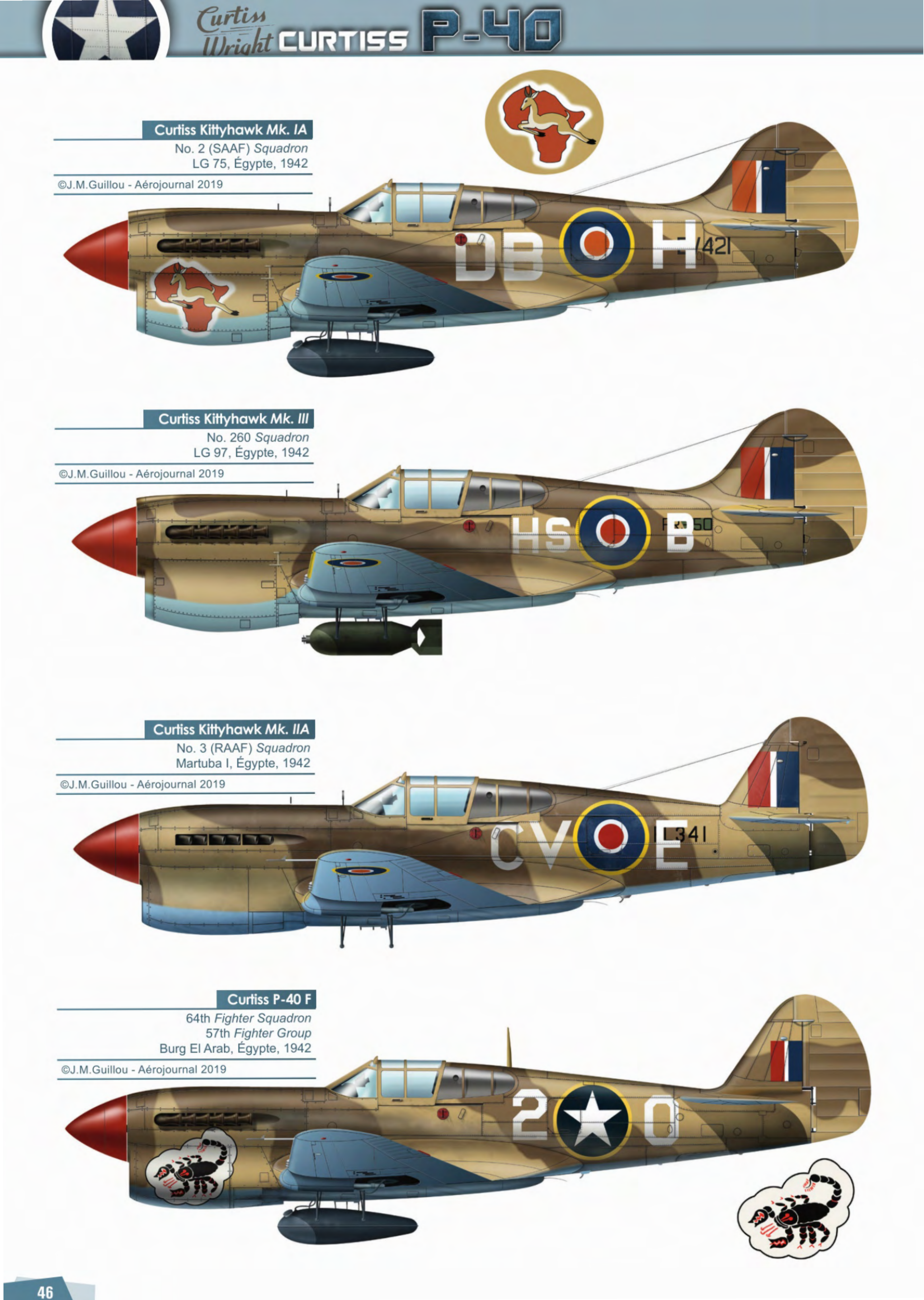
Spitfire *Mk. V* en Égypte, le Kittyhawk n'est plus désormais seul (ou presque) à défendre l'espace aérien de la 8th Army. Ses missions seront dans ces conditions de plus en plus réorientées au niveau tactique vers l'attaque au sol.
Le Faucon devient alors définitivement un « *mud mover* » ; un « pique-motte » ou laboureur en bon français moderne, expression anachronique dans le contexte désignant en argot le pilote d'un chasseur-bombardier !

LES RATS VOLANTS DE MONTY

Dès le début de la poussée des forces de Rommel, les lignes cèdent, tandis qu'au-dessus du champ de bataille les P-40 de la DAF se démènent pour enrayer l'avance des colonnes ennemies, tout en essayant de conserver une supériorité aérienne très contestée. Les pertes sont lourdes dans les deux camps. Robert Gibbes, *Squadron Leader* du No. 3 RAAF, est ainsi abattu dès le 16 mai et grièvement blessé. Cependant Bir Hakeim qui verrouille au sud l'avancée des troupes de l'Axe va devenir le point focal de l'activité aérienne. Les vieux Tomahawk du No. 5 s'y illustrent particulièrement. Le 3 juin, le *Major* Frost et le *Captain* Louis Botha revendiquent ainsi trois Stuka chacun, cependant que le *Squadron* perd 5 de ses pilotes victimes des as de la JG 27 dont le grand Hans Joachim Marseille. Cinq jours plus tard, la Luftwaffe envoie 58 bombardiers s'en prendre aux positions tenues par les Français libres du général Pierre Koenig. La DAF réalise ce jour-là 478 sorties au-dessus du camp retranché. Le 11 juin les Français qui ont tenu 17 jours parviennent à rompre l'encerclement et à rejoindre les lignes alliées. Le No. 5 *Squadron* a été à la hauteur ; il revendique pendant cette même période 26 victoires certaines, 10 probables et 24 avions ennemis endommagés. En contrepartie, il perd les trois quarts de ses pilotes dont le *Major* Frost porté disparu le 17 mai. À la fin du mois de juin, l'unité ne compte plus qu'un Tomahawk en état de vol pour... onze pilotes opérationnels.
Les Kittyhawk des autres *Squadrons* souffrent également pendant cette période, mais ils rendent coup pour coup. C'est ainsi que le 17 juin 1942, victime d'un appareil du No. 260 *Squadron,* disparaît l'*Oberleutnant* Otto Schulz du *Stab* II./JG 27. Alors titulaire de 51 victoires (toutes remportées à l'ouest).
Cependant Auchinleck a pu regrouper ses forces et va stopper l'avance ennemie à El Alamein une petite gare située sur la côte égyptienne. Tobrouk est tombé. Bir Hakeim est tombé. La frontière de l'Égypte a été franchie. Mais Rommel une fois de plus a trop présumé d'une logistique qui ne suit plus. Fixé par la résistance alliée, sa dernière charge s'étouffe et s'enlise alors dans les « sables mous ». Dans un juste retournement des choses, ce sont de nouveau les Alliés qui disposent des bases d'Égypte bien équipées et d'un ravitaillement abondant. À l'inverse leurs adversaires qui, à cette époque, ont éprouvé de lourdes pertes et tirent dangereusement le diable par la queue. De fait, le compteur des victoires au sein de la DAF repart à la hausse tandis que celui des pertes a plutôt tendance à suivre le chemin inverse.

Curtiss Kittyhawk *Mk. I*
No. 112 *Squadron*
LG 75, Égypte, 1942

©R.Barraza - Aérojournal 2019

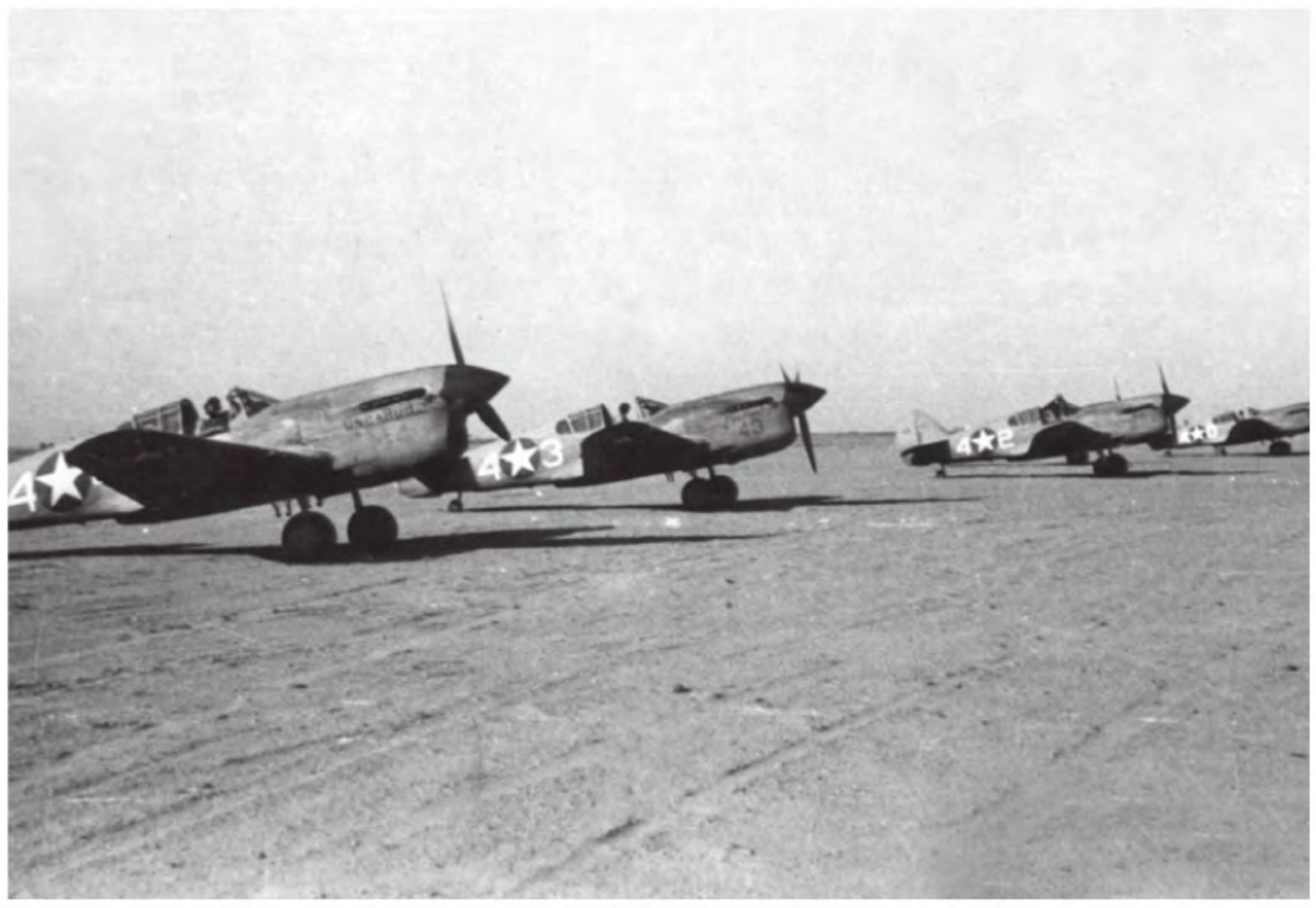


Curtiss Kittyhawk Mk. IA
No. 2 (SAAF) *Squadron*
LG 75, Égypte, 1942
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss Kittyhawk Mk. III
No. 260 *Squadron*
LG 97, Égypte, 1942
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss Kittyhawk Mk. IIA
No. 3 (RAAF) *Squadron*
Martuba I, Égypte, 1942
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 F
64th *Fighter Squadron*
57th *Fighter Group*
Burg El Arab, Égypte, 1942
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019



▲ P-40 américains du 57th FG basés sur le terrain de Burg El Arab en octobre 1942.

La situation est cependant loin d'être idéale comme s'en souvient Edward Miluk, un américain, engagé dans la RCAF puis mis à la disposition de la RAF qui l'a affecté dans un *Squadron* de la RAAF, le No. 450. En attendant son transfert dans l'USAAF, il vole sur P-40, un matériel qu'il ne connaît pas, mais qu'il juge immédiatement à peine moins bon que le Spitfire, mais largement au-dessus du Hurricane. Venant du Royaume-Uni, les conditions de vie dans le désert qu'il découvre à la mi-juillet 1942 le déconcertent néanmoins :
« Le No. 239 *Wing* était stationné en plein bled à une trentaine de kilomètres au sud d'Alexandrie. C'était vraiment un trou perdu. Nous vivions sous des tentes et notre ration d'eau quotidienne était limitée à une seule gourde pour l'ensemble des usages qu'on pouvait en avoir. La question pratique en se levant était alors se raser ou se laver ? » Il poursuit : « Le manque d'avion résultant d'accidents et de pannes était alors un problème majeur. Pourtant des avions y en avaient partout, mais pas un en état de voler. »
Si au fil des semaines les lignes bougent peu, les avions que les Alliés ont pu réparer ou qui leur ont été livrés volent beaucoup. Au début du mois d'août, le No. 239 *Wing* qui a refait ses forces réalise en moyenne un peu moins d'une centaine de sorties par jour. Hal Marting le second des trois Américains affectés ensembles au No. 450 RAAF se souvient particulièrement bien d'une de ces missions... la première en ce qui le concerne:
« J'y ai goûté pour la première fois ce matin. Nous étions 17 en tout, 9 des nôtres et 8 du No. 250. Nous avons décollé à 10h30 avant de faire halte sur la LG-172, une de nos bases avancées pour refaire les pleins et y recevoir nos bombes de 500 livres afin de traiter une concentration de camions repérés à Wadi dans le secteur de Qattara. Nous sommes restés en couverture pendant que le No. 250 effectuait la première attaque puis nous avons échangé les rôles. J'ai largué ma bombe sans observer de résultat. J'ai pu en revanche mitrailler trois camions et un nid de mitrailleuses lors d'un second passage. Quand nous avons fait demi-tour, plusieurs véhicules étaient en feu ainsi qu'une cuve de carburant. Deux de nos appareils ont été touchés ainsi que notre Squadron Leader cependant nous avons tous pu rentrer au terrain et j'ai inscrit 2h55 de vol de guerre sur mon carnet. »
Le 31 août, la *Panzer-Armee* « Afrika » tente de sortir de son inertie et de reprendre la route du Caire, la ville se trouvant alors tout juste à une centaine de kilomètres de ses avant-postes. Mais son action est paralysée par les avions de la DAF parmi lesquels les « Kittybomber » se distinguent. La Luftwaffe s'interpose, mais doit de son côté gérer les pénuries qui l'affectent de plus en plus durement. Elle commence néanmoins à percevoir de nouveaux Bf 109 G-2/Trop. Sous certains aspects (toujours les mêmes) ils peuvent paraître alors très supérieurs aux Curtiss. Malgré les renforts obtenus par ailleurs des II et III./JG 53 puis du I./JG 77 qui tour à tour viennent soutenir l'emblématique JG 27 le *Fliegerführer* « Afrika » ne parvient toujours pas à s'imposer bien que ses chasseurs demeurent des adversaires dangereux comme le rapporte Hal Marting :
« On était debout à 6 heures du mat pour une sortie de bombardement avec les gars du No. 3 *Squadron*. Notre cible était une fois encore une concentration ennemie loin derrière la ligne de front. Les quatre pilotes de notre *Squadron* étaient chargés de la couverture haute.

▼ Au moment d'El Alamein des P-40 Warhawk de l'USAAF rejoignent au Moyen-Orient les Kittyhawk. Ici des P-40 L du 57th FG au décollage. Il s'agit d'une patrouille du 66th FS.

Précaution utile, car trois « 109 » étaient présents sur la zone quand nous y sommes arrivés. Nous les avons amusés le temps que les collègues bombardent les « Jerries ». Ils devaient ensuite venir nous relever. Cependant la manœuvre ne s'est pas passée exactement comme prévu et je me suis retrouvé seul avec mon ailier le *Sergeant* Marble (RCAF) pour affronter le trio ennemi. Les Messerschmitt ont attaqué aussitôt et on est parti dans un combat tournoyant à n'en plus finir. J'ai pu me dégager quand la patrouille leader est remontée pour prendre part au combat, mais c'était trop tard pour le pauvre Marble qui n'est pas rentré ! »

Cependant, deux événements majeurs vont affecter par-delà les *Jagdflieger* le sort de la bataille elle-même. Le 7 août, d'abord, une *Kette* de la JG 27 descend le Bristol Bombay où a pris place le General William Henry Gott désigné par Churchill pour succéder à Auchinleck déconsidéré après un semestre entier de retraites pratiquement ininterrompues. Ce qui aurait pu apparaître sur le moment comme une victoire tactique se transforme en déroute stratégique puisqu'elle précipite l'avènement de Bernard Law Montgomery, dont la personnalité instille au sein de la 8th Army des vertus de méthode et de ténacité, là où le malheureux Gott surnommé « Strafer » n'aurait sans doute apporté que du panache...

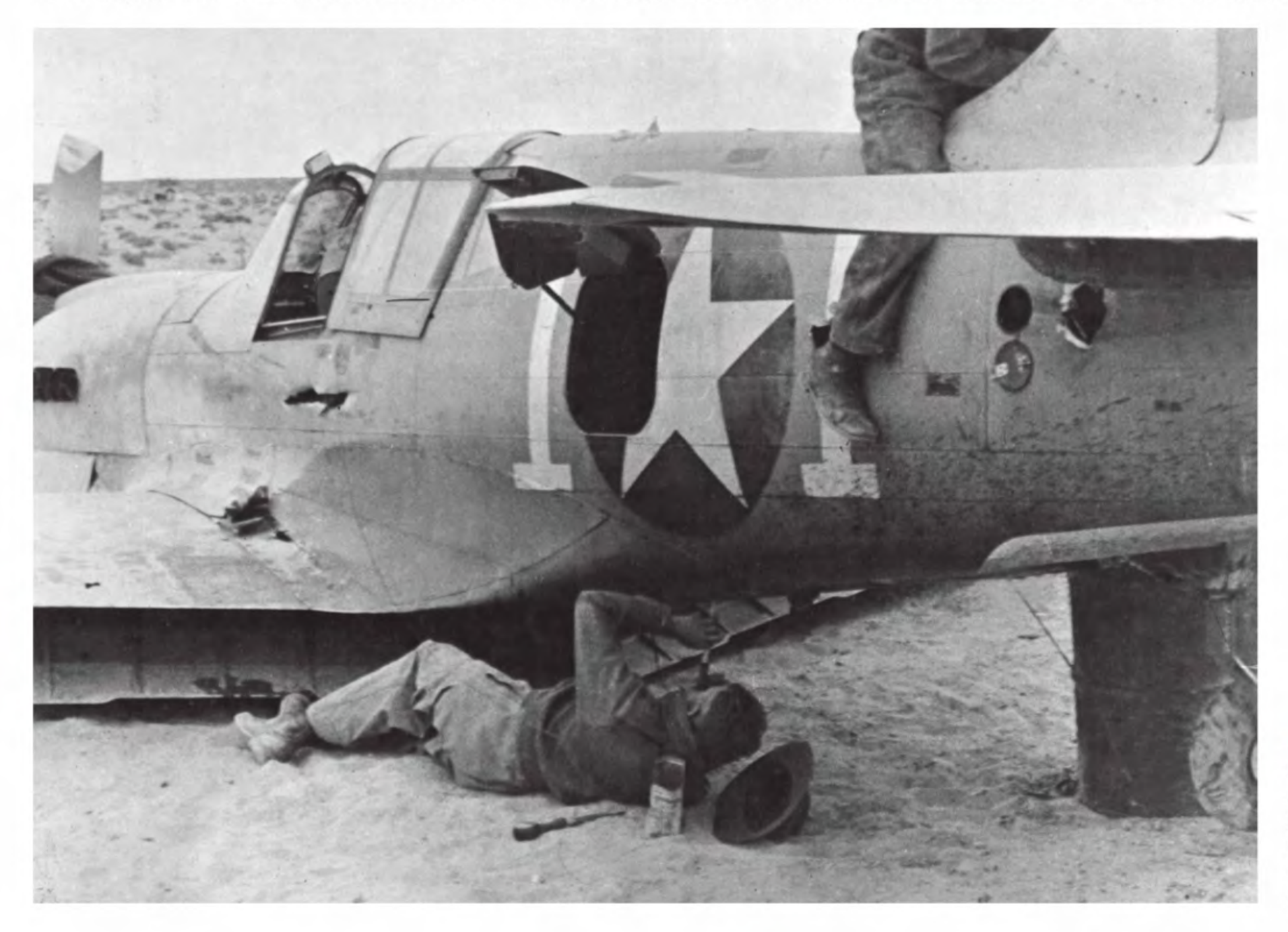
Du panache, Hans Joachim Marseille n'en manquait certes pas. Après avoir durant tout l'été affiché des scores parfois considérables (et pas toujours fondés) le *Hauptman* Marseille qui est passé de 101 à 158 victoires en moins de trois mois trouve la mort aux commandes d'un des nouveaux « Gustav » le 30 septembre 1942. L'onde de choc est terrible au sein de sa JG 27. Certains y voient un mauvais présage. Ils ne se trompent guère. En effet trois semaines plus tard, le 23 octobre, s'étant assuré une confortable supériorité dans tous les domaines, Montgomery passe à l'offensive à El Alamein. Il mettra du temps à percer, mais une fois la brèche pratiquée dans les défenses de l'ennemi, celui-ci ne s'arrêtera plus de reculer jusqu'en Tunisie. Dès les premiers jours, l'aviation tactique alliée, dont les « Kittybombers » constituent le fer-de-lance, harcèle les positions de l'Axe. C'est ce dont témoigne le journal de marche du No. 239 Wing: « Le 29 octobre, nos avions ont conduit des missions d'attaques au sol ainsi que quelques interceptions et plusieurs escortes au profit des Baltimore et des Mitchell américains qui ont pilonné les positions de la 15. *Panzer-Division*. Un Ju 88, deux He 111 et un Bf 109 ont été abattus et une voiture d'état-major mitraillée. Dans un même temps nous avons endommagé deux Ju 87, un second 109, une vingtaine de véhicules ainsi que plusieurs emplacements de DCA. Nous n'avons enregistré aucune perte en retour. »

Sur le rapport quotidien d'activité du No. 250 *Squadron* la mission suivante est ainsi mentionnée. : « Notre grosse affaire du jour a été un strafing à longue distance que nous avons réalisé avec deux éléments comptant chacun six appareils. Le premier a détruit un convoi de ravitaillement surpris du côté de Mersa Matruh. Le second a fait le ménage sur l'aérodrome voisin malheureusement presque vide d'avion. »

Le 31 octobre, le No. 239 consigne 200 sorties avec 7 victoires certaines et autant de probables à la clé auxquelles s'ajoutent une cinquantaine de véhicules mis hors de combat. Aux vents des sables, le tranchant des Kittyhawk de la DAF s'affûte comme on le voit de jour en jour. À Noël, les Curtiss sont basés aux limites de la Tripolitaine toujours au plus près de la ligne de front. Le 22 décembre Ed Miluck termine son tour d'opérations. Son camarade Hal Marting abattu le 23 octobre près de El Alamein, a été capturé, puis interné en Grèce avant de s'évader par la Turquie pour finalement rejoindre le Levant au terme d'un épuisant périple. Désormais si des pilotes américains de plus en plus nombreux volent sur P-40 au Moyen-Orient ils le font revêtu de l'uniforme de l'USAAF et sous leurs propres couleurs.

WARHAWK !

Le 19 juillet 1942 75 P-40 F appartenant au 57th FG décollent du pont de l'USS *Ranger* (CV-4) croisant au large de la Côte d'Or (Ghana). S'étant ravitaillés, les Warhawk gagnent ensuite en plusieurs étapes la Palestine afin d'y subir une mise en condition que les Américains appellent « *endoctrination* ». Après quelques exercices de prise en main et des combats simulés, celle-ci se réalise au moyen de détachements ponctuels au sein de *Squadrons* de la DAF également dotés de P-40 en l'occurrence à l'époque principalement des Kittyhawk II et III. La première sortie opérationnelle des pilotes de l'USAAF ainsi encadrés a lieu le 9 août 1942. Le 14 ils rencontrent pour la première fois en vol leurs confrères de la Luftwaffe. Ce jour-là, six appareils du 57th FG sont intégrés dans un dispositif du No. 260 *Squadron* afin de servir de couverture à des Boston de la SAAF chargés d'attaquer l'aérodrome de Fuka. Peu après être passé à la verticale



◀ Le P-40 du *1st Lieutenant* Mobbs du 66th FS a fini au tapis au-dessus dans le secteur d'El Alamein. Le pilote survivra, pour devenir *Captain*. Il remportera trois victoires en Afrique du Nord.

◀ & ▼ Des P-40 F du 33rd FG embarqués en novembre 1942 sur le porte-avions USS *Chenango* (ACV-28) quelques jours avant d'être lancés au large du Maroc, afin de participer à l'opération « Torch ». On remarque les emblèmes nationaux cerclés de jaune et les drapeaux américains de grandes dimensions peints sur les fuselages caractéristiques de cette opération.

de El Alamein, le raid est intercepté par 19 Bf 109 appartenant aux II./JG 27 et au III./JG 53. Un Warhawk est descendu. Son pilote parvenant à se parachuter au-dessus des lignes alliées s'en tire sans mal. Il semble que les deux revendications, dont il fait en contrepartie état ne soient en revanche pas fondées. Le 1er septembre les Warhawk de l'USAAF sont déclarés opérationnels au sein de la DAF juste à temps pour participer pleinement à l'offensive concoctée par Montgomery et l'État-Major impérial. Le 25 octobre, le *1st Lieutenant* Lyman Middleditch Jr du 64th FS inscrit ainsi la première victoire au tableau de chasse du 57th FG. Au cours des semaines suivantes, les P-40 de l'USAAF qui accompagnent l'avance alliée changent 34 fois de terrains lors d'un périple de plus de 2 000 kilomètres le long desquels se cristallise la déconfiture des forces de l'Axe. Cependant les 79th FG et 324th FG également dotés de Warhawk ont également gagné l'Égypte pour y être déclarés opérationnels, le premier en novembre et le second en décembre 1942. De sorte qu'à la fin de l'année les Warhawk qui équipent neuf *Squadrons* américains constituant l'embryon de la 9th AAF sont plus nombreux sur ce théâtre d'opérations que les Kittyhawk sur lesquels volent toujours dans la région les opérateurs historiques du modèle.

Entre temps d'autres P-40 ont été amenés à pied d'œuvre au Maroc (et de là en Algérie, puis en Tunisie) par le USS *Chenango* (ACV-28) engagé dans l'opération « Torch ». Autrement dit les débarquements alliés en Afrique du Nord française sont destinés en prendre dans un étau les troupes de Rommel retraitant depuis la Libye vers la Tunisie.

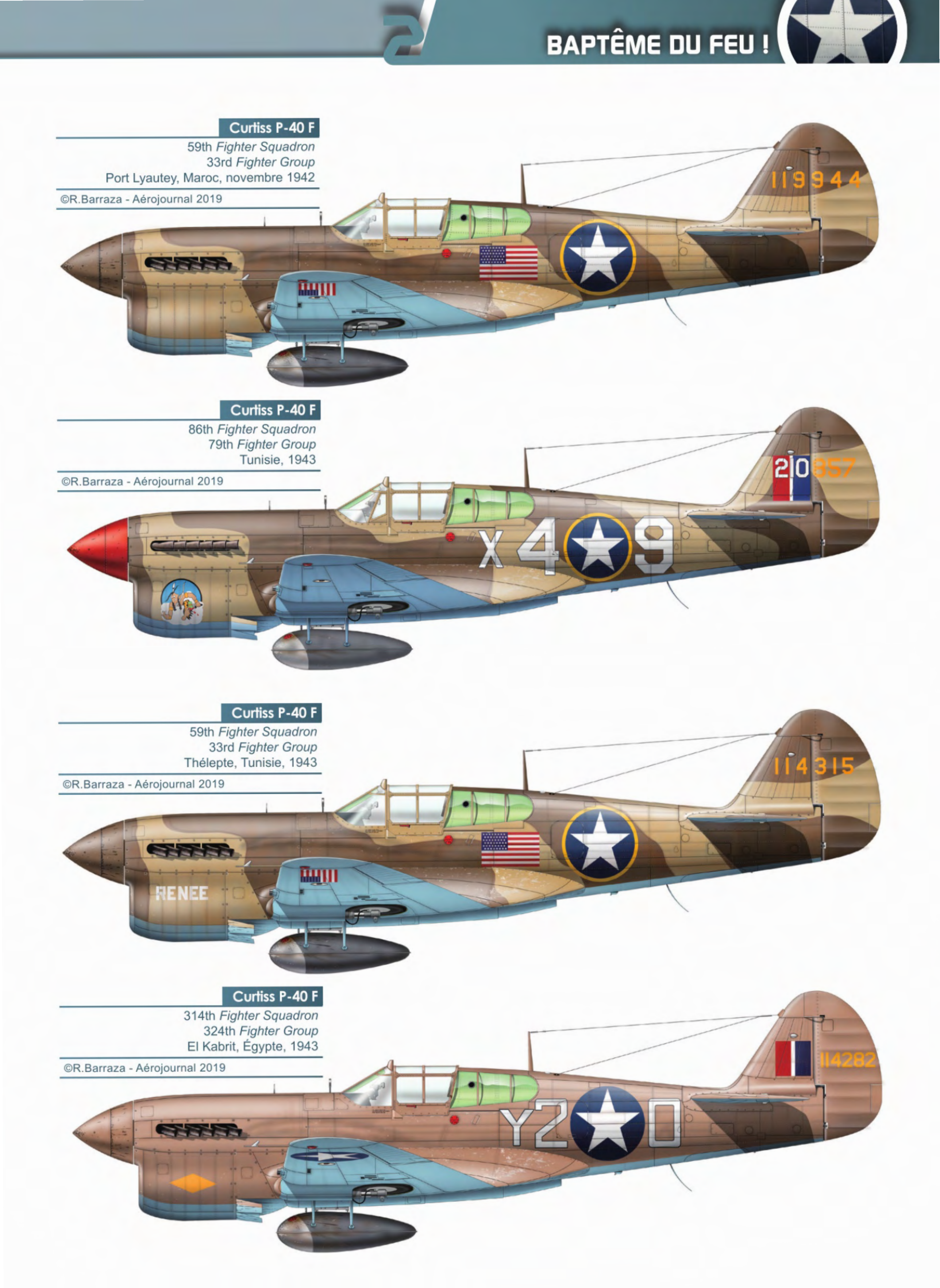
On peut s'arrêter un moment sur cette passion subite consistant à embarquer des Curtiss sur des porte-avions. La première expérimentation du genre a lieu en 1939 au large de la Californie avec des P-36. Ceux du 45th PS sont de la même façon lancés l'année suivante par le USS *Entreprise* (CV-6) au large d'Oahu afin de renforcer les défenses de Pearl Harbor. Toujours en temps de paix (relative) une opération de même nature est rééditée en 1941 cette fois avec des P-40 lors de l'occupation de l'Islande. En mai 1942, le *Ranger* fait décoller en vue des côtes d'Afrique 75 Warhawk destinés à l'Extrême-Orient, et ce n'est encore qu'un début. Après le 57th FG en juillet c'est en effet au tour du 33rd FG de s'élancer depuis le pont d'un porte-avions pour venir atterrir d'abord à Port Lyautey puis dans le courant du mois de décembre à Thélepte sur la dorsale tunisienne, région dans laquelle les renforts allemands acheminés depuis l'Italie ont afflué et bloquent désormais l'avance vers l'Est des Alliés.

Sur place malgré des conditions de vie difficiles, les Américains vont se distinguer d'abord en abattant des appareils ennemis et conduisant ensuite une guerre atypique, sorte de guérilla indienne adaptée à la troisième dimension théorisée par le *Major* Philip G Cochran leader du 58th FS : « On essayait toujours d'aller chercher du renseignement principalement auprès des Français militaires ou civils avec qui nous entretenions de bonnes relations et qui nous informaient de tout ce qu'ils avaient pu observer en premières lignes ou même au-delà. Il ne nous restait plus ensuite qu'à exploiter l'information le plus rapidement possib llerie, constituaient également des cibles de choix. Certains comme le *Captain* Levi Chase sont devenus des experts capables de distinguer des cibles même bien camouflées. Au fil du temps, on s'est même essayé à l'attaque des véhicules blindés. Nos calibres 50 étaient à cette époque, suffisants pour leur causer des dommages ou faire fuir leurs équipages. Il ne restait plus ensuite aux bombardiers qu'à venir terminer le job. »

Confrontés dans le ciel à de puissantes formations de chasseurs et de chasseurs-bombardiers de la Luftwaffe, qui a rameuté en Tunisie quelques-unes de ses meilleures unités, le groupe du *Major* Cochran (promu temporairement commandant du détachement de Thélepte) partagé entre missions de soutien, d'interdiction, d'escorte et la défense de son propre terrain, apparaît cependant rapidement proche du point de rupture.

C'est donc avec un certain soulagement qu'est reçue la nouvelle de la formation du 4e *Squadron* constitué par des Français, même si certains esprits chagrins objectent que ces mêmes avions auraient été bien mieux employés par des pilotes du cru !

▼ Ces pilotes du 85th FS « Flying Skulls », 79th FG, discutent le coup après un combat aérien qui a opposé leurs P-40 aux appareils d'un Axe vacillant.



Curtiss P-40 F
59th *Fighter Squadron*
33rd *Fighter Group*
Port Lyautey, Maroc, novembre 1942
©R.Barraza - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 F
86th *Fighter Squadron*
79th *Fighter Group*
Tunisie, 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 F
59th *Fighter Squadron*
33rd *Fighter Group*
Thélepte, Tunisie, 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019

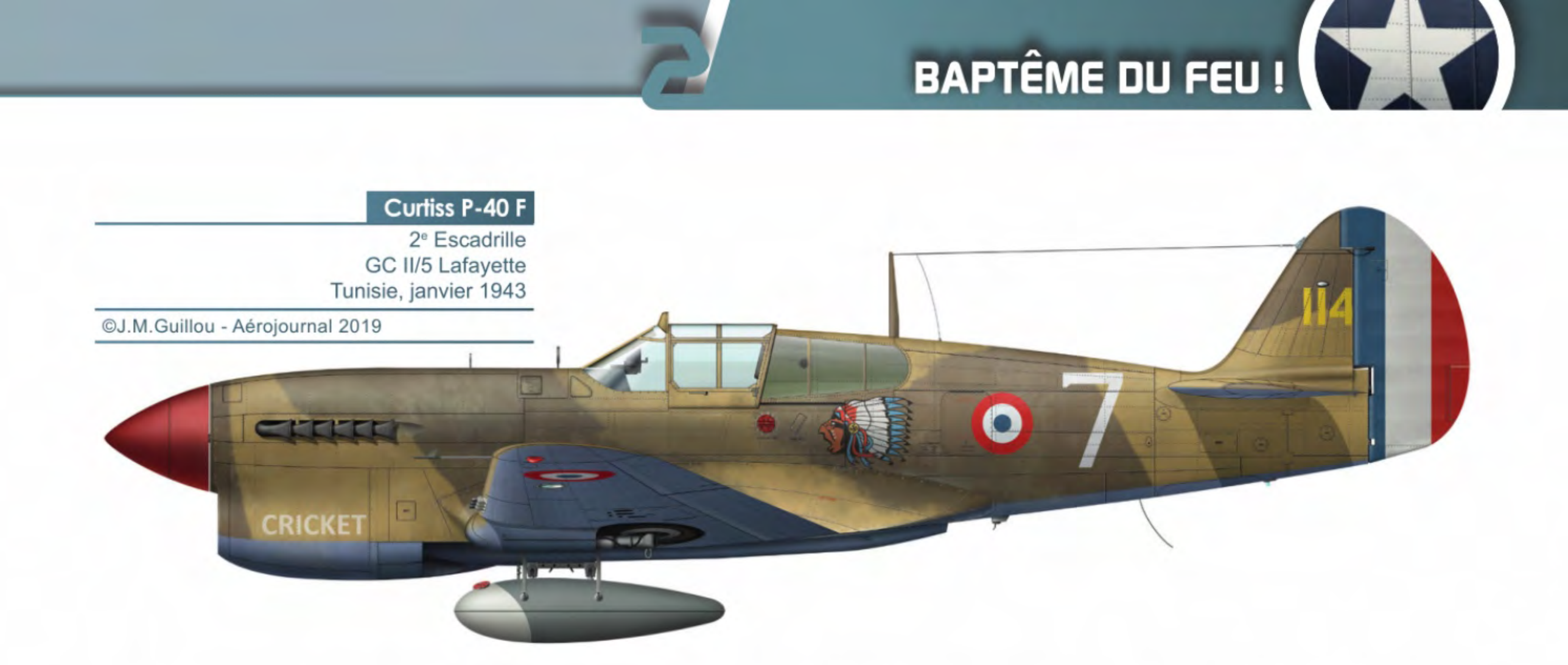
Curtiss P-40 F
314th *Fighter Squadron*
324th *Fighter Group*
El Kabrit, Égypte, 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019

Quoi qu'il en soit, une évocation plus détaillée des missions conduites par le GC 2/5 « Lafayette » permet de comprendre le type de combat conduit durant l'hiver 1943 par les P-40 de la 12th AAF opérant dans les montagnes tunisiennes à l'extrémité d'une ligne de ravitaillement au bord de l'asphyxie.
Le fait qu'une unité française d'une taille certes réduite équivalente à un 1/2 *Squadron* de l'USAAF soit rééquipée si vite et aussitôt déclarée opérationnelle n'a rien d'une évidence. Elle doit beaucoup à l'intercession auprès du Commandant en Chef du théâtre d'opérations, le général Einsehower, d'un de ses subordonnés le colonel Harold Willis, un vétéran de l'Escadrille La Fayette de 1917. Découvrant le 11 novembre 1942 (jour chargé de symboles) sur le terrain de Casablanca les H-75 du GC II/5 arborant la tête d'indien Séminole au dessin duquel il avait lui-même contribué, Willis persuade son chef de hâter le retour au combat de ce groupe, emblématique de la relation particulière unissant Français et Américains, en le dotant de P-40 F prélevés sur les réserves du 33rd FG auquel l'unité sera finalement rattachée. Tout le monde n'est pas certain de la pertinence de ce choix précipité. Les mécaniciens du nouveau groupe désigné désormais GC 2/5 confié au commandant Kostantin Rozanoff, un pilote d'essai renommé, commencent d'ailleurs par peindre les avions aux couleurs de l'armée de l'Air d'armistice ! Ce faux pas étant vite réparé le groupe fait mouvement sur Thélepte dès le 11 janvier. Profitant de ce vol le sergent-chef Quéguiner et le sergent Lavie font défection et regagnent la métropole avec leurs Warhawk qu'ils posent en catastrophe en cassant du bois près de Sète dans l'Hérault. Cette fois la côte de l'armée de l'air auprès de l'USAAF en prend un méchant coup et il s'en faut de peu que l'expérience ne s'arrête là. Seul le besoin de renforts en premières lignes sauve la mise du 2/5.

▲ Deux aviateurs de l'USAAF en grande discussion avec le Révérend Père Bougerol aumônier du GC 2/5. On remarque l'emblème célèbre de cette unité repeinte sur le drapeau américain que l'on distingue encore.

Sur 13 P-40 F réceptionnés en grande pompe un a été cassé en Algérie deux autres en métropole (...) restent 10 qui, arrivant sur les hauts plateaux tunisiens, se mettent à la disposition du *Major* Cochran puis du *Colonel* William Momyer commandant en titre du 33rd FG. Tout de suite les Français sont mis dans le grand bain. Dès le premier jour, l'avion du commandant Rozanoff est endommagé. Le 14 janvier, huit Curtiss arborant les cocardes tricolores réalisent leur première mission d'appui au profit des troupes françaises engagées dans leur secteur. Le lendemain regagnant le terrain après une patrouille matinale le lieutenant Guy le Stum est victime de Bf 109 de la

▼ P-40 K du 64th FS « Black Scorpions » du 57th FG armé avant un départ en mission depuis sa base en Tunisie.



Curtiss P-40 F
2e Escadrille
GC II/5 Lafayette
Tunisie, janvier 1943

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

II./JG 53 en maraude. Décollant à la poursuite des intrus, le sergent-chef Raymond Delanoy est tué dans le combat qui s'en suit. Le Stum blessé doit quant à lui être évacué vers l'arrière cependant que le lieutenant Marcel Hebrard durement malmené s'en sort presque indemne ce qui n'est pas le cas de son avion déclaré bon pour la réforme. C'est donc une journée qui commence mal et qui est encore loin d'être terminée. Au cours de l'après-midi, Herbrad se venge aux dépens d'un Ju 88 de la KG 77 bientôt imité par son camarade Tremolet lui-même victime aussitôt après des Messerschmitt de l'escorte. Le pilote s'en tire encore une fois sans mal, mais le GC 2/5 perd un quatrième avion et voit ainsi disparaître 40 % de sa dotation en moins de 12 heures.

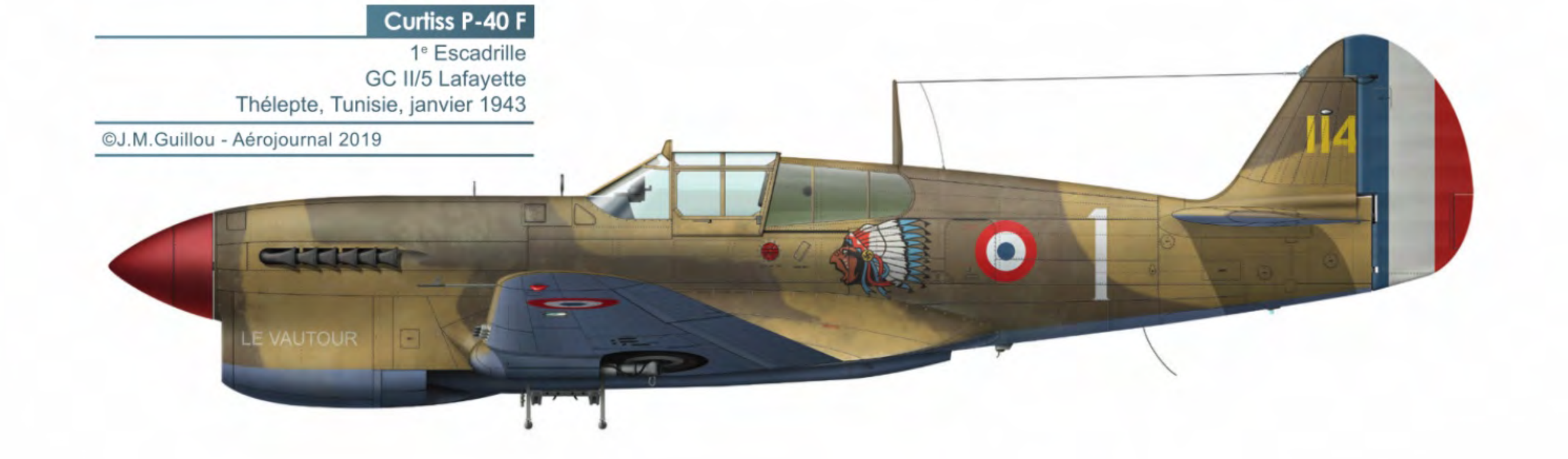
Le 21 janvier une patrouille s'en va rendre la monnaie de sa pièce aux Allemands en venant mitrailler le terrain de Kairouan où une Kette du II./JG 2 est surprise en plein décollage. Un Fw 190 est abattu, mais deux P-40 manquent à l'appel. Leurs pilotes s'étant posés en catastrophe dans les lignes alliées pourront toutefois rejoindre leur unité. En début d'après-midi le lieutenant André Legrand victime d'ennuis mécaniques « se vache », signant la destruction du 3e Curtiss de la journée. Le lendemain le Lafayette retrouve les Richthofen et une fois de plus ces derniers prennent l'avantage. C'est à cette occasion le sergent Jean Gisclon qui en fait les frais. Mais de nouveau les pertes ne sont que matérielles. Le 3 février Hebrard est victime d'un Fw 190. Le pilote est sain et sauf, pas son avion. Durant l'après-midi un strafing réalisé par les Fw 190 du III./SKG 10 coûte la vie à deux aviateurs français le sous-lieutenant Gérôme Cavalli et le sergent-chef Louis Coisneau fauchés par les rafales des assaillants.

Le 9 février une grosse bagarre oppose un dispositif franco-américain aux as du II./JG 2. Les Allemands réclament et obtiennent le crédit de 12 P-40, les Français 2 Fw 190. En réalité le score est nul pour les seconds et à peine meilleur pour les premiers auxquels seule la perte de l'appareil du sergent André Denaix peut être imputée, l'adjudant-chef Marcel Verrier étant victime de la Flak. Denaix sérieusement blessé doit être évacué sur Tébessa. Cinq jours plus tard, Verrier a plus de réussite. Il parvient en effet à endommager un Fw 190 lors d'un accrochage avec les mêmes adversaires qui cette fois-ci revendiquent six Spitfire (!), les Alliés ne perdant aucun P-40. Le 17 février la percée allemande au col de Kasserine oblige les Français à un repli anticipé ordonné par leur propre chaîne de commandement, ce qui n'est guère du goût des grands alliés américains qui ne tardent pourtant pas à évacuer de même. Le Lafayette atterrit d'abord à Kouif puis à Kaala-Djerba et enfin à Youks les Bains (Hammamet). Durant ce dernier transfert, les appareils des adjudants-chefs Verrier et Casenobe se télescopent en vol. Grièvement blessé, Antoine Casenobe décédera quelques jours plus tard. Replié ensuite à Biskra puis à Alger le groupe perçoit à la mi-mars des P-40 L flambants neufs. En un mois et demi de combat au-dessus de la Tunisie, les hommes de Rozanoff ont effectué 287 sorties, revendiqué 7 victoires et perdu en contrepartie 16 avions et quatre pilotes. Dans un même laps de temps le 58th FS américain de Philip Cochran (qui aligne 24 appareils et 30 pilotes) réalise 646 sorties, revendique 15 victoires aériennes auxquelles s'ajoutent 2 locomotives, 20 wagons, 14 tanks, 6 semi-chenillés et 200 véhicules. Comme on le voit, les Français qui ont fait preuve de courage et d'allant ne sont pas encore tout à fait au niveau. Cependant l'aspect symbolique de leur action n'a pas été vain dans la mesure où il a contribué à affirmer que la France était définitivement de retour dans le camp allié.

À la fin de l'hiver 1943, la 8th Army est entrée en Tunisie et butte pour un temps sur les défenses de la ligne « Mareth ». La pince franco-américaine au nord a tenu face à Rommel et se prépare à repartir à l'offensive. Le terrain encore aux mains de l'Axe en Tunisie ne va pas tarder à se réduire comme peau de chagrin.

Curtiss P-40 F
1e Escadrille
GC II/5 Lafayette
Thélepte, Tunisie, janvier 1943

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019



◀ À l'époque où le 325th entre en action, le 57th, qui est en première ligne depuis huit mois, fait figure de vétéran. Ici le *2nd lieutenant* Froning du 65th FS, qui remporte deux victoires le jour du « Massacre du dimanche des Rameaux », inaugurant ainsi un palmarès qu'il clôturera en janvier 1944 avec 6 victoires à son actif.

▼ P-40 K du 64th FS photographié durant l'été 1943. À cette époque, le Curtiss est le chasseur allié monomoteur le plus répandu dans la zone MTO.

Désormais les P-40 de la 12th AAF qui viennent avec le 325th FG d'intégrer une nouvelle unité dotée de Warhawk partagent avec leurs congénères de la 9th AAF et de la DAF un terrain de jeu commun où la Luftwaffe ne peut plus guère désormais se montrer à son avantage et où les troupes de la *Panzer-Armee* se trouvent placées sous la menace constante de l'aviation ennemie. Au début du mois d'avril, 25 *Squadrons* équipés de P-40 sont actifs en Afrique du nord, soit un peu moins de 500 Curtiss ce qui constitue un record pour un avion dont le déploiement dans cette région du monde est alors à son apogée. Privé de ravitaillement maritime du fait d'une part, des actions conduites par les avions et le sous-marin basé à Malte, d'autre part à cause des raids entrepris contre les ports italiens par les bombardiers basés en Afrique du Nord, l'Axe est alors contraint d'utiliser au maximum la ressource aérienne. Les unités de transport déjà saignées à blanc quelques mois plus tôt lors du siège de Stalingrad vont connaître de nouvelles et terribles hécatombes. C'est ainsi que le 18 avril 1943 des P-40 Warhawk du 57th FG désormais basés en Tunisie rentrant au bercail au terme d'une patrouille sans histoire au-dessus de la Méditerranée tombent sur un convoi aérien regroupant des dizaines de Ju 52 escortés par des Bf 109 et 110. Tandis que les Spitfire qui les accompagnent (No. 92 *Squadron* de la RAF) s'expliquent avec l'escorte, les Warhawk exécutent les lourds et lents avions de transport, dont 77 seront finalement revendiqués pour 59 trimoteurs effectivement rayés des registres de la Luftwaffe. Nonobstant les surestimations habituelles, le P-40 si souvent négligé signe néanmoins à cette occasion la mission la plus fructueuse au niveau des scores de toute l'histoire de l'USAAF. Ce « Massacre du

dimanche des Rameaux » comme se plairont à l'intituler les correspondants de guerre, est pourtant loin d'être un phénomène isolé. Le 19 avril, les Sud-Africains du No. 7 *Wing* SAAF s'adjugent en effet 15 transports supplémentaires. Ils récidivent le 21. Cette fois ce ne sont pas moins de 24e 323 du II./KGzbV 323 chargés d'essence qui sont portés à leur crédit, 14 étant effectivement abattus lors de ce massacre du « Jeudi saint ».
Tunis est libérée le 7 mai 1943. Cinq jours plus tard, dos à la mer, les troupes du *General* Hans-Jürgen von Armin capitulent au cap Bon, signant la fin de l'aventure africaine et moyen-orientale du Curtiss P-40 commencée deux ans plus tôt en Syrie.

L'HEURE DES COMPTES

Quel bilan peut-on tirer de cette épopée ? Certes le Hawk n'a pas dominé le ciel d'Afrique, mais il n'en a pas été chassé non plus. Il a maintenu l'équilibre face à des chasseurs ennemis de plus en plus perfectionnés que l'on s'accorde généralement à lui reconnaître comme supérieurs. Sur ce rapport de force instable, le témoignage du *2nd Lieutenant* McCarthy est particulièrement éclairant : « Ma première mission a consisté en une patrouille offensive réalisée au-dessus de la Méditerranée au large du cap Bon. On est tombé sur un groupe de Messerschmitt 109 qui volait plus haut. Nous plafonnions à 14 000 pieds, mais nous les avions vus et ils nous avaient vus aussi. Ils savaient qu'en venant au combat rapproché nous les surclasserions. Aucun chasseur allemand ne pouvait virer plus court qu'un P-40 bien piloté. Ils avaient perdu l'effet de surprise. On s'est observé en chien de faïence pendant de très longues minutes aucun de nous ne pouvant ou ne voulant prendre l'initiative. Finalement il n'y a pas eu de combat. »
Sur les palmarès éblouissants affichés par certains *Experten* en Afrique du Nord aux dépens de P-40, mais également de P-38 ou de Spitfire, l'as Australien Bobby Gibbes du No. 3 *Squadron* a apporté l'éclairage suivant : « Après la guerre je suis devenu ami avec Erhard Braune, ex-*kommandeur* du III./ JG27. Quand je lui ai demandé pourquoi les revendications de certains pilotes de son unité ne cadraient jamais (et de loin) avec les pertes que nous avions effectivement subies, il m'a répondu qu'une surestimation des victoires était bonne pour le moral des populations à l'arrière en fournissant à l'admiration des Allemands quelques idoles bardées de décorations.
Il n'y a guère de raison de considérer les statistiques allemandes comme plus fiables que les nôtres. Quand on se livre à une étude comparative, on obtient en ce qui concerne nos vieux adversaires de la JG 27 une surestimation des victoires de 3 pour 1. »
Dans ces conditions au lieu de 101 P-40, Marseille n'en aurait en réalité descendu qu'une trentaine. Cela ne fait pas de lui un pilote moins émérite ni un as moins légendaire, mais remet sans doute les choses dans une plus juste perspective. Les raisons de l'échec de ses forces aériennes et finalement de l'Axe lui-même en Afrique sont à rechercher ailleurs comme l'indique l'historien Russel Brown : « L'utilisation des bombardiers moyens et des Kittyhawk dans un cadre interarmes en appui direct des troupes alliées est un exemple qui n'a jamais pu être suivi encore moins égalé par la Luftwaffe. À ce titre les scores impressionnants affichés par certains de ses pilotes de chasse loin de constituer une panacée sont au contraire le signe d'un échec. Le poids de ses as dans la bataille a été quasi nul. Ainsi sur les 158 victoires revendiquées par Hans Joachim Marseille seulement 4 ont concerné des bombardiers... dont pas plus «l'étoile d'Afrique» que sa fameuse JG 27 n'ont été en mesure de juguler l'action destructrice ! »
Aux mains des pilotes du *Commonwealth* d'abord et de l'USAAF ensuite, le P-40 s'est ainsi affirmé comme un outil tactique de tout premier plan. C'est en effet grâce aux techniques de coopération Air/Sol durement acquises au-dessus des sables que seront forgés les concepts qui se révéleront gagnants en 1944 lors des opérations de Normandie puis de Provence et jusqu'à la capitulation d'un Reich en ruines.
Cependant Allemands ou Italiens n'ont pas été les seuls à se mesurer aux Model 81 puis 87. À l'autre bout de la planète, les Japonais ont dû également affronter ces appareils rustiques au sourire carnassier. ■

Curtiss P-40 F
317th *Fighter Squadron*
325th *Fighter Group*
Mateur, Tunisie, 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 F
318th *Fighter Squadron*
325th *Fighter Group*
Mateur, Tunisie, 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019

est de n'avoir pas la langue dans sa poche. Ce caractère, qui a nui à sa carrière dans la sphère militaire classique, va se révéler un atout en Chine où son franc-parler est apprécié du généralissime Tchang-Kaï-Chek, mais aussi de son épouse Song Meiling, ci-devant commandante de l'aviation du Kuomintang (parti au pouvoir et par extension dénomination du gouvernement chinois lui-même). Très rapidement Chennault s'éprend d'une passion platonique pour madame Song que dans sa correspondance il appelle « la Princesse ». Cette passion est moins paradoxale qu'elle en a l'air dans la mesure où elle offre à notre Texan la possibilité d'en assouvir une autre, la seule à vrai dire qui lui importe, celle qu'il voue à la cause même du chasseur monomoteur. D'abord appointé pour rendre un rapport sur l'état des forces aériennes de l'Empire du Milieu le « colonel » Chennault voit bientôt sa situation et son grade pérennisés quand en juillet 1937 le Japon attente de nouveau à la souveraineté de son grand rival continental. L'Américain devient alors successivement responsable de l'école de pilotage de Hangzhou, où l'encadrement italien est peu à peu écarté, puis deux mois plus tard chef des opérations de l'aviation chinoise : un poste clef ! En septembre 1939, la situation dans les airs n'est guère brillante. Le manque d'homogénéité tant en matière de matériels que de personnels dont souffrent les formations du Kuomintang se paye au prix fort face à une aviation et une marine impériales parfaitement entraînées et disciplinées. Ce n'est pas l'apport de quelques « gentils hommes de fortune » attirés par les substantielles primes de victoire qui leur sont offertes qui est de nature à changer la donne. Pourtant, Chennault y croit, quand il forme sa première escadrille de « volontaires étrangers » où parmi ses compatriotes se côtoient, des Français, des Belges, et des représentants de diverses autres nationalités. Toutefois les résultats obtenus par ces professionnels (ou réputés tels) pilotant des Vultee V-11 ne sont en rien supérieurs à ceux des unités autochtones. Ce constat entraîne rapidement la dissolution de cette formation atypique. Cependant, à la suite de l'armistice plus ou moins respecté établi entre le pouvoir central et les communistes de Mao-Tse-Toung, l'URSS, par ailleurs confrontée à l'hostilité nippone, envoie des matériels et des hommes à la rescousse de Tchang-Kaï-Check. Pendant deux ans, les Polikarpov I-15, I-153 puis les monoplans I-16 arborant l'emblème du soleil blanc vont mener la vie dure aux Japonais. Cependant, après la déroute que ces derniers subissent durant l'été 1939 à Kalkhin Gol sur la frontière mongole face aux troupes sibériennes de Joukov, la tension décroît entre les deux puissances. Elles finiront même par signer en 1941 un pacte de non-agression. Cette occurrence ralentit puis stoppe quasi complètement l'aide apportée par l'URSS aux Chinois. Dès lors ceux-ci doivent s'en remettre comme dans le passé à divers expédients peu viables. Sur le terrain les troupes du Mikado progressent, contraignant le gouvernement de Tchang à trouver refuge à Chongqing dans le Sichuan. Chennault qui a pu aux commandes de son Curtiss 75 « Hawk Special » (cadeau personnel de Madame Song) voir de près les combats sans y participer personnellement s'est forgé ou a renforcé son opinion relativement à l'utilisation de chasseurs dans une guerre moderne.

▲ Madame Tchang Kaï-chek, « une jeune femme énergique, débordant de dynamisme et d'enthousiasme ».

◣ Claire Chennault en compagnie du généralissime Tchang Kaï-chek, en 1945.

◤ « R.T. » Smith devant le « 68 » (P-8109) de Charles Older. L'appareil porte les marques complètes du 3rd PS THE HELL'S ANGELS, ainsi que le palmarès du pilote sous la verrière. Il est cependant à noter qu'Older n'a remporté que huit victoires sur Tomahawk, ses deux dernières avec l'AVG l'ayant été sur P-40E. (photo by R.T. Smith, used by permission of Brad Smith)

Sauf mentions contraires, toutes photos : US Nara et archives publiques américaines.

Pour lui des formations souples, un bon travail d'équipe et un réseau d'alerte efficient doivent permettre d'emporter la décision face à une aviation ennemie corsetée dans la stricte discipline de vol imposée aux bombardiers, tandis qu'à l'opposé les chasseurs font preuve d'un individualisme frisant parfois la témérité. « Qu'on me donne 100 chasseurs modernes avec autant de pilotes et je boucle l'affaire » écrit-il au début 1940 à un ami demeuré aux États-Unis. De cette vision naîtra tout bonnement l'*American Volunteer Group*.

L'AMERICAN VOLUNTEER GROUP

À la fin des années 1930, des liens anciens existant entre des industriels américains et la Chine poussent à une intervention des USA. Le Département d'État demeure cependant plus circonspect et n'envisage pas dans l'immédiat d'intervenir directement (ou même indirectement) au côté du Kuomintang. Cela n'empêche pas des groupes de pression favorables à cet engagement d'essayer d'avoir l'oreille du président Roosevelt en passant par l'intermédiaire de son Secrétaire au Trésor Henry Morgenthau, que Chennault lui-même rencontre en juillet 1940. En fait, ce qui pose problème ce n'est pas tellement les avions puisque Curtiss et Vultee ont déjà vendu des appareils aux Chinois par le biais d'une coentreprise la CAMCO (Central Aicraft Manufacturing Compagny). Celle-ci se trouve chargée également du transport, du remontage et de la mise en service des matériels volants acquis aux États-Unis. Les financements ne constituent pas non plus un obstacle puisque les acheteurs ont du répondant et peuvent aussi compter sur des banquiers de Wall Street pour les soutenir dans leur projet. Qui plus est la possibilité d'acquérir des armements contre des matériaux stratégiques – tungstène ou aluminium – est également évoquée. Non, ce qui bloque vraiment le processus de création de cette légion des volontaires voulue par Chennault et soutenue par les Tchang, ce sont les pilotes !
Les généraux George Marshall et Henry Arnold pas plus que l'amiral Harold Stark – respectivement chefs d'État-Major de l'Armée, de l'Aviation et des Opérations navales – pas plus que leurs supérieurs, les Secrétaires à la Guerre et à la Marine, ne sont disposés à laisser partir des personnels qualifiés à l'autre bout du monde même après que ceux-ci aient résilié leurs engagements. Mais l'installation d'un gouvernement de collaboration à Nankin puis les volontés manifestées par les Japonais de disposer de facilités portuaires en Indochine vont amener Washington à revoir sa position. En décembre un contrat prévoyant la livraison à Chongqing de 100 P-40 est conclu.

Le financement de ce marché de 9,3 millions de dollars (commissions et gratifications comprises, une pratique courante à cette époque (mais a-t-elle disparu de nos jours ?)) est assuré par un prêt 100 millions. Celui-ci est destiné à financer les achats d'armements du gouvernement de Chongqing. Il est octroyé selon des conditions très avantageuses proches du prêt-bail. Les appareils eux-mêmes sont prélevés sur une commande britannique portant sur des H-81 A-3. Il s'agit en fait d'une version hybride qui emprunte également des caractéristiques à la série A-2. Ultimes modèles produits de cette variante à « long nez », ils disposent à ce titre de tous les équipements les rendant aptes à participer au combat. La RAF se voit en échange proposer des H-87 livrables un peu plus tard. Cependant on va ergoter un moment sur les armements pour finalement panacher des 7,92 cal 30 d'origine américaine à des 0.303 anglaises (7,7 mm) des radios, des moteurs et diverses pièces de rechange sont également fournis.

Pour ce qui concerne les pilotes, la CAMCO en assurera le recrutement et le transport en Extrême-Orient. Les réticences des hauts gradés ont été levées bon gré mal gré après intervention de la Maison-Blanche elle-même. La CAMCO pourra donc puiser dans le vivier militaire à condition de diversifier ses sources et de mettre à contribution tous les services (USAAC, Navy et Marines) afin de ne pas en assécher l'un d'entre eux, en particulier dans une période critique de montée en puissance de moyens alloués à la défense. 99 aviateurs se laissent ainsi tenter par l'aventure. Ils devront démissionner de leur charge. Promesse leur est faite qu'ils pourront réintégrer leur arme sans préjudice d'ancienneté une fois leur contrat à l'étranger terminé. Les soldes s'inscriront dans une fourchette qui variera de 600 à 700 dollars par mois plus une prime de 500 dollars pour tout appareil ennemi abattu. D'un point de vue financier les engagements seront tenus... Ce ne sera pas le cas au niveau de la reconstitution de carrière. Dans le détail, 33 trois pilotes sont issus des rangs de l'armée et 66 de celui de la Navy et de l'USMC. Tous ont leur brevet, mais ne sont pas, loin de là, des chasseurs !

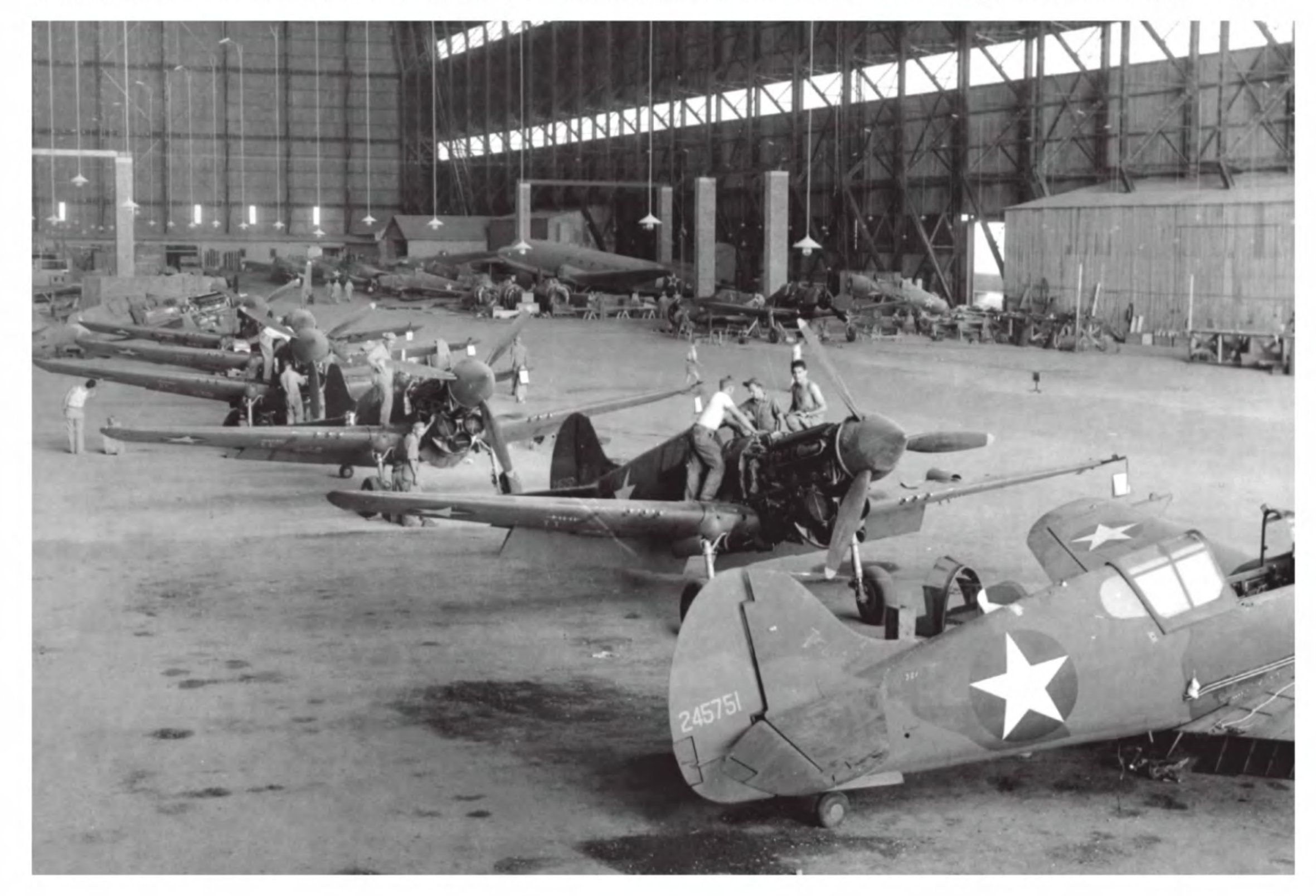
Fort d'un contrat de six mois et de vrais faux passeports, 37 d'entre eux embarquent pour l'aventure le 8 juillet 1941 sur le cargo mixte hollandais *Jaegerfontein*. Ce premier contingent est accompagné par 84 techniciens sur les 186 recrutés parallèlement aux volants. Il s'agit de spécialistes de la mécanique, de la radio, ou de l'armement. Deux infirmières embauchées par la CAMCO sont également du voyage ! Le reste de l'équipe médicale, des « rampants » (payés 300 dollars par mois) et des pilotes est acheminé en plusieurs vagues par les *Bloemfontein*, *Zaadam*, et finalement *Boschfontein* jusqu'en novembre. Compte tenu de la tension internationale croissante, l'US Navy escorte parfois de loin ces navires marchands...

Les avions commencent à être débarqués à Rangoon, au début du mois de juin avant d'être remontés par la CAMCO à Mingaladon, dans la banlieue de la capitale, où la RAF entretien une base. Les premiers, après avoir été essayés, sont envoyés à Kyedaw plus au nord où les Britanniques ont mis à la disposition de l'*American Volunteer Group* alors officiellement activé une piste et des installations vétustes. En août, Chennault peut enfin se lancer dans son programme d'entraînement intensif (son groupe ayant été désigné aux USA avec le sens avéré de la litote chère aux diplomates « unité d'entraînement avancée » dotée « d'appareils d'entraînement actifs »).

◀ Une vue du site de la CAMCO à Loiwing. On distingue des P-40 de l'AVG et un P-35 chinois.

◣ Un atelier de réparation de la CAMCO à Loiwing. Les P-40 envoyés en Chine étaient assemblés à Mingaladon, à côté de Rangoon (Birmanie). Au premier plan, le P-8123 porte un code tactique surprenant.

▼ Photographiés en 1942, à Dinjan, en Inde, des P-40 E en attente d'affectation côtoient des Vultee P-66 destinés aux forces aériennes chinoises.



Ed Rector fait partie des premiers pilotes victorieux de l'AVG. Il remporte 4,75 victoires avec les Tigres volants et trois autres ultérieurement.

On notera que ce 1st AVG devait être suivi sur place par un 2nd AVG doté de bombardier (A-20 et A-28) puis d'un 3rd AVG constitué avec des Vultee P-66 Vanguard. Aucun de ces derniers ne verra le jour du fait de l'entrée en guerre des États-Unis. Les bombardiers seront redirigés dans le Pacifique et les P-66 serviront aux côtés de P-43 dans les unités régulières de l'aviation chinoise.

Chennault a une idée très claire de ce qu'il veut faire et de la meilleure façon de combattre les Japonais comme s'en souvient George Paxton : « Il nous a dit de ne jamais nous engager dans un combat tournoyant. Nous devions conserver absolument l'avantage de l'altitude et de la vitesse, opérer en binôme et coller au leader. Nous ne devions jamais accepter de virer avec eux en duel aérien. On aurait dit qu'il les avait déjà combattus et en effet quand on a rencontré les Zero (comprendre monomoteurs japonais), tout s'est effectivement passé comme il l'avait prévu.»

Pendant des semaines, les cours au sol et en vol s'enchaînent. Il y a pas mal de casse, le plus souvent matérielle. Certaines recrues se bâtissent ainsi une belle réputation. C'est le cas de Edwin Conan. Ayant détruit coup sur coup trois P-40, il est à l'origine de l'ouverture d'un pari organisé par ses camarades dont l'objet est de déterminer quand le malheureux

▼ Décollage sur alerte du 2nd PS (la bande sur le fuselage arrière du « 24 » paraît bleu clair) dans ce qui semble être une reconstitution pour les besoins du photographe de presse.

obtiendra enfin le titre d'as... japonais ! Plus triste, le 8 septembre, John Amstrong est tué lors d'une collision en vol ; il est le premier mort de l'AVG. C'est également à cette époque que sont créées les structures des trois *Squadrons* constituant le *Group*. Le 1er *Pursuit Squadron* dit « Adam and Eve » (auteurs de la première poursuite...) est confié à Robert J Sandell. Le 2nd PS, « Panda Bear » (un nom et un emblème que ses pilotes en général n'aiment pas) est placé sous le commandement de John VK Newkirk. Tandis que le 3rd PS échoit à Arvid E Olson. Il bénéficie d'un nom de baptême qui flashe « Hell's Angels » et d'un emblème à l'avenant : un ange très sexué de couleur rouge adoptant d'un avion à l'autre des poses suggestives. L'idée de la fameuse gueule de requin serait venue à Erik Shilling après qu'il ait lu un article illustré de photos du No. 112 *Squadron* de la RAF. Refusé par Chennault comme emblème d'escadrille cette terrible mâchoire est en revanche adoptée avec enthousiasme pour être celui de l'ensemble du groupe. Le nom de Flying Tigers et l'animal idoine conçu par les studios Disney ne viendront que plus tard. L'année entre dans son dernier mois. L'unité où coexistent désormais des personnalités telles que celles de Robert T Smith, Edward F Rector, Gregory Boyington ou David Lee Hill dit «Tex » est prête à entrer en action. Une première victoire symbolique est signée Shilling quand celui-ci remporte haut la main (c'est au moins la version américaine) un combat simulé l'opposant aux commandes de son P-40 à un Brewster Buffalo du No.67 *Squadron* de la RAF. Le 7 décembre 1941, les Japonais passent à l'attaque (non simulée) de Pearl Harbor. À cette époque, Chennault peut compter sur 62 avions opérationnels et sur 60 pilotes capables d'en prendre les commandes. En face, l'armée impériale qui se prépare à repartir à l'offensive dispose de forces nettement supérieures. Pour l'AVG comme pour le P-40 l'heure de vérité a enfin sonné.

◤ Chennault, son éternelle cigarette à la bouche, en conversation avec William N. Reed. Ce dernier porte le dossard (surnommé « Blood Shit ») sur lequel est écrit : « Un étranger qui est venu porter secours à la Chine. Tous les soldats et civils lui doivent aide et protection ».

LA ROUTE DE BIRMANIE

Après que le Japon se soit assuré la disposition de l'ensemble des ports de la Chine méridionale, le ravitaillement des forces chinoises ne peut plus être réalisé que depuis Rangoon par train jusqu'à Lashio. De là, le transit est assuré par camions jusqu'à Kunming, capitale du Yunnan, au moyen d'une voie de communication vitale serpentant sur plus de 1 000 km : la Route de Birmanie.

Sectionner cette jugulaire est vital pour les plans d'expansion des Nippons en Chine continentale, dussent-ils pour arriver à leurs fins attaquer la Couronne britannique dont la Birmanie est alors une colonie.

▼ « R.T. » Smith devant le « 91 » (P-8150) (photo R.T. Smith, used by permission of Brad Smith)

Pour cela après s'être assuré par la force de la coopération de la Thaïlande, le Japon y masse ainsi qu'en Indochine des troupes et des avions. Ces moyens doivent lui permettre de contribuer significativement à la réalisation de son grand dessein consistant à établir à son profit « une sphère de coprospérité asiatique ». Celle-ci ne peut en effet se réaliser que par la mise au pas (cadencé) de la Chine et l'éviction des puissances occidentales de la région. Ce grand jeu stratégique se répercute au niveau tactique, celui de l'AVG.

Dès que la nouvelle de l'attaque sur Oahu est connue, Chennault est tiraillé entre son instinct, son allégeance et les demandes de ses alliés. Afin de satisfaire tout le monde, il rapatrie deux tiers de ses forces dans le Yunnan et le nord de la Birmanie pour finalement ne laisser dans le sud qu'un seul de ses *Squadrons*. Celui-ci dans le cadre d'une présence tournante y est mis à la disposition de la RAF. Dès le 10 décembre, le 3rd PS prend donc l'alerte à Mingadalon. Il n'aura pas longtemps à attendre pour intervenir. De même, leurs camarades du 2nd PS réassignés à Keydaw trouvent la base ravagée par les bombardiers ennemis. Aussitôt, des dispositions sont prises pour parer à toutes nouvelles intrusions. Le 20 décembre, les « Pandas » entrent en contact pour la première fois avec des bimoteurs hostiles identifiés comme des Type 97 (Kawasaki Ki.48) du 21. *Sentaï*. À l'issue d'un combat plutôt confus, 4 victoires sont accordées aux Américains. Les quinze pilotes ayant participé au combat se partagent les primes afférentes. À Rangoon après plusieurs fausses alertes et interceptions manquées, les choses sérieuses commencent le 23 décembre lorsque « Aigle sauvage » s'en vient en force défier les « Hell's Angels ». Prévenus tardivement ceux-ci parviennent malgré tout au contact pour une explication franche, à l'issue de laquelle ils revendiquent la destruction de 10 bombardiers (des Ki.21 du 62. *Sentai*) et un chasseur (Ki.27 du 77 *Sentai*). Les pilotes rapportent en outre avoir endommagé 10 autres appareils et en avoir probablement détruit cinq de plus. Quatre P-40 sont perdus et un pilote, Neil G Martin tué.

◤ Sous la protection d'une sentinelle chinoise, un P-40 des Flying Tigers est laissé aux bons soins des mécanos.

▶ Charles H. Older mène une section du 3rd PS THE HELLS ANGELS, probablement aux environs du mois d'avril 1942. (photo R.T. Smith, used by permission of Brad Smith)

◀ Maintenance des armes des avions de la 3e escadrille (Anges de l'enfer) sur le terrain de Kunming, début 1942. Le Mk. IIB était l'équivalent du P-40C de l'USAAF, mais les appareils de la RAF étaient armés de mitrailleuses britanniques, de marque et de calibre différents. Son gros atout était ses deux calibres 0.50 (12,7 mm) de capot qui transperçaient facilement les tôles non blindées et les réservoirs non protégés des avions japonais.

Arvid Olson, un des premiers pilotes à avoir rejoint l'AVG photographié ici dans l'habitacle d'un P-40 du « Hell's Angels » *Squadron*.

Le surlendemain (jour de Noël) se sont pas moins de 93 bombardiers (bimoteurs Ki.21 et monomoteurs Ki.30) escorté par 55 chasseurs dont pour la première fois des Ki.43 Hayabusa du 64. *Sentaï* qui envahissent en deux vagues le ciel de la capitale birmane. Américains et Britanniques du No. 67 *Squadron* coordonnent cette fois leurs efforts. Ils revendiquent ensemble la destruction de 42 appareils ennemis, dont 24 pour l'AVG. Parmi les grands vainqueurs du jour figure Robert Hedman qui rapporte la destruction de quatre bimoteurs Type 97 et d'un « Zero » (en fait probablement un Ki.43 dont deux sont perdus lors de cet engagement). Finalement le système d'homologation tenant compte des victoires partagées ne lui en reconnaîtra que 3,83 (*sic*). Cette action si elle peut légitimement être considérée comme une victoire de la chasse alliée voit néanmoins la population de Rangoon subir de terribles pertes puisque les corps de plus de 5 000 victimes seront relevés des décombres de quartiers quasiment rasés d'où les survivants s'enfuient en masse. À Keydaw, l'ordre est alors donné aux « Panda Bear » de se tenir prêts à relever leurs camarades du 3rd PS.

Mais la pression exercée se relâche quelque peu les jours suivants. Les troupes du Mikado se concentrent alors principalement sur les Philippines, où elles ont pris pied et vers de nouvelles conquêtes au cœur de l'Insulinde : la Malaisie puis Singapour.

Transféré à Mingaladon, le 2nd PS de John Newkirk va donc s'orienter d'abord vers des missions offensives. L'initiative en revient au commandant local de la Royal Air Force à laquelle l'AVG est subordonné d'un point de vue tactique. Cependant pas plus les hommes de l'*Air Vice-Marshal* Stevenson que ceux qu'aux USA la presse commence à appeler les « Tigres » n'ont réellement les moyens d'une telle ambition. Au matin du 3 janvier, Newkirk, Howard et « Tex » Hill, constituant à eux trois la seule force offensive disponible, ratissent l'aérodrome de Raheng en Thaïlande à partir duquel opère le 77. *Sentaï*. Jouant de l'effet de surprise, Jim Howard rapporte la destruction de quatre chasseurs ennemis incendiés au sol. Newkirk annonce quant à lui la destruction d'un « Zero » en vol et Hill celle d'un « I-96 ». Les pilotes des Ki.27 qu'ils ont affrontés prétendront de leur côté avoir descendu un Spitfire ! Cette assertion se révèle sans fondement puisque le trio des « Pandas » rentre au complet à sa base.

Curtiss P-40C Tomahawk IIB (P-8127)
David L. Smith
3rd *Pursuit Squadron*
Kunming (Chine), juillet 1942

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40C Tomahawk IIB (P-8173)
David L. Smith
3rd *Pursuit Squadron*
Kunming (Chine), mai 1942

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40C Tomahawk IIB (P-8133)
Thomas C. Haywood Jr
3rd *Pursuit Squadron*
Kunming (Chine), mai 1942

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40C Tomahawk IIB (P-8109)
Charles H. Older
3rd *Pursuit Squadron*
Kunming (Chine), juillet 1942

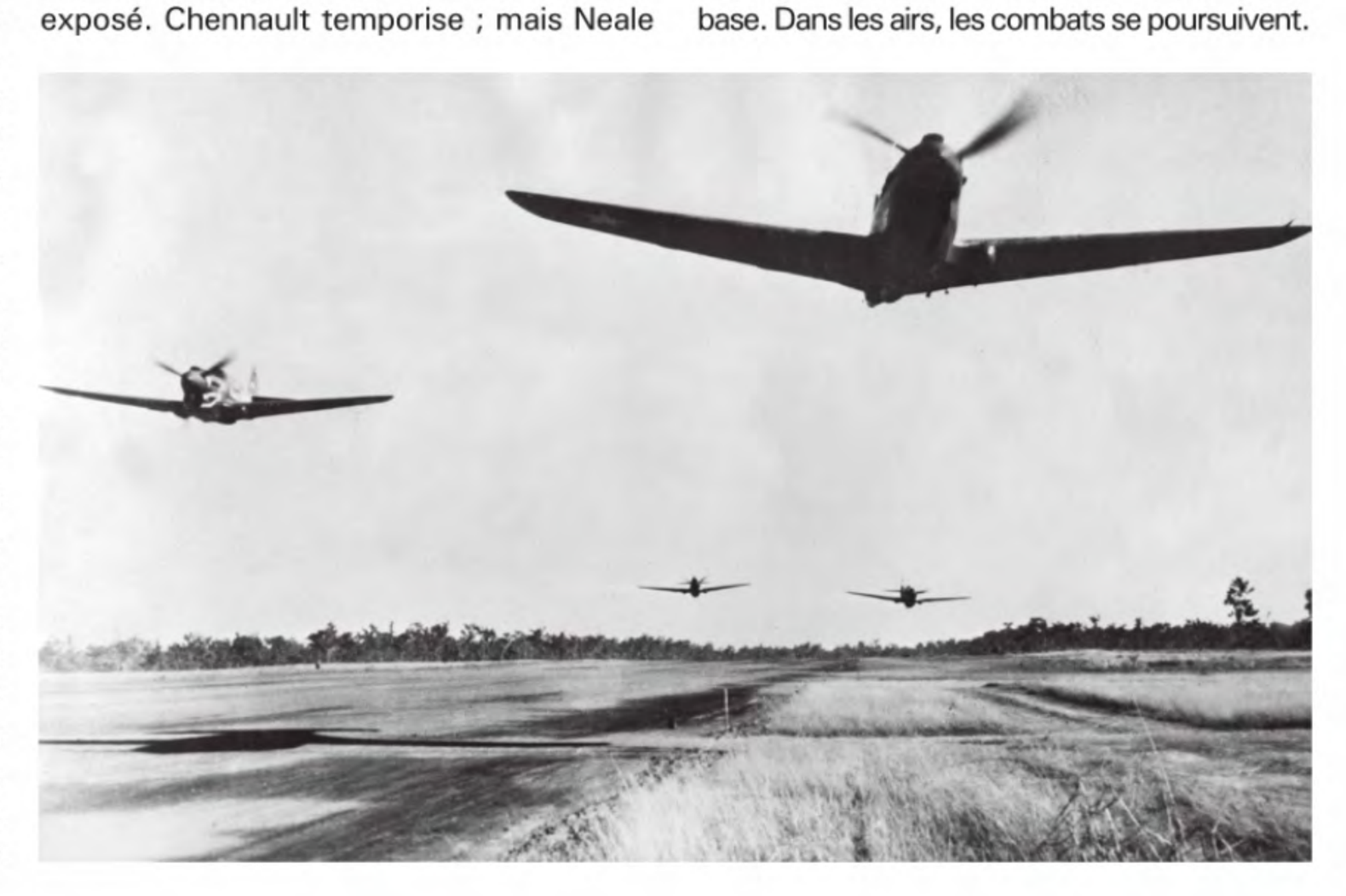
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

◀ Un P-40 des Flying Tigers porteur des couleurs chinoises, réputé avoir été photographié à Kunming au début de l'année 1942. Certains détails laissent cependant à penser que le cliché a été en réalité réalisé sur l'un des terrains birmans alors utilisés par l'AVG.

Le 8, un P-40 est perdu lors d'une mission de même nature visant le terrain de Mae Sot. Son pilote Charles Mott blessé est capturé et finira la guerre dans un camp de prisonniers. C'est le premier membre de l'AVG à subir un tel sort, obligeant Chennault à improviser pour que l'épouse du malheureux continue à toucher sa solde jusqu'en 1945. Dans la seconde quinzaine de janvier, l'aviation du Soleil levant qui opère depuis des terrains situés dans les régions occupées de la Birmanie soutient activement la progression de son infanterie. Ne disposant plus que d'une dizaine d'appareils en état de voler les Américains réagissent au coup par coup. Le 23, Hill et Lawlor réussissent un doublé chacun. Un cinquième « I-97 » (Ki.27 du 50. *Sentai*) est aussi revendiqué, mais un P-40 est abattu sans mal pour son pilote. Les Japonais ne perdent en réalité dans l'affaire que deux chasseurs. Mais la journée n'est pas finie. Répondant à une nouvelle incursion conduite par des bombardiers Ki.30 escortés par des Ki.27, les neuf P-40 qui ont décollé revendiquent 12 victoires pour un des leurs perdu cette fois avec son pilote. Lawlor arrondit son matelas de victoires en revendiquant 2 nouveaux « I-97 ». Cela lui en fait au total 4 pour la journée. Le lendemain l'aviation ennemie maintient la pression, mais les Alliés ne lâchent rien. Les « Flying Tigers » font de nouveau état de 12 victoires (5 bombardiers et 7 chasseurs) des doublés sont enregistrés par « Ed » Rector, Robert Neale, et Percy Bartlett et « Tex » Hill qui accède ainsi au statut d'as. L'aviation impériale raye cinq Ki.21 et 3 Ki.27 de ses inventaires. Douze appareils du 1st PS aux ordres de Robert Sandell sont alors envoyés en renfort à Mingaladon, où les combats se poursuivent sans trêve. Le 29, 12 nouvelles victoires s'ajoutent aux précédentes, mais deux P-40 ne rentrent pas. Ce jour-là, Sandell auteur d'un triplé, devient le premier as des « Adam and Eve ». Il se tue accidentellement une semaine plus tard, à un moment où la résistance que les Britanniques opposent au sol est en train de craquer. Bob Neale le remplace à la tête du 1st PS alors que son 2nd PS est ramené en Chine pour être mis en repos, ou quelque chose s'en approchant. Dans la deuxième quinzaine de février, l'AVG se prépare à abandonner la Birmanie où la situation dans le sud est devenue intenable. Ces derniers combats au cours desquels les P-40 affrontent sans le savoir des Ki.44 d'une unité expérimentale se soldent par un festival de victoires (46 en deux jours pour les « Tigres ») largement surévaluées dans les 2 camps. Le 25 février, Neale demande à Chennault l'autorisation de rentrer en Chine, car son terrain de Mingaladon est désormais trop exposé. Chennault temporise ; mais Neale craignant de voir son unité capturée ou anéantie prend de lui-même l'initiative d'ordonner le repli qui est effectif le 26 au matin. L'unité gagne alors Magwe plus au Nord ; elle demeure néanmoins en territoire birman.

VERS L'INTÉGRATION

Le fait que Rangoon soit définitivement occupée le 7 mars ne signifie pas la fin de la campagne. Les troupes du Commonwealth retraitent en effet vers la frontière indienne dans des conditions très éprouvantes avec les divisions du général Lida Shojiro sur leurs talons. L'intervention (tardive) d'un corps expéditionnaire chinois retarde pourtant des affrontements devenus en partie sans objet, puisque la matrice nourricière de la route de Birmanie se trouve dès lors sectionnée à la base. Dans les airs, les combats se poursuivent.



◣ Vision impressionnante d'un *Flight* de Tigres faisans rugir ses moteurs Allison à basse altitude quelque part en Chine à la fin de la longue année 1942.

La RAF étant alors en pleine déconfiture, au moins au niveau de ses matériels volants, l'AVG reprend à elle seule quasiment tout le fardeau.
Cependant une autre menace pèse sur les volontaires servant en Chine celle tout bonnement de leur (ré)intégration dans l'USAAF. En effet si dans un premier temps les exploits de la bande à Chennault relayés par une presse alimentée complaisamment par des cercles sinophiles ont réjoui l'opinion publique, désormais les méthodes et l'encadrement de l'AVG font l'objet de critiques. De plus en plus virulentes, celles-ci émanent principalement de la haute hiérarchie de l'US Army qui réclame le retour rapide des égarés du Kumning dans le giron de l'armée régulière. Un premier pas est fait en mars quand Claire Lee Chennault est promu (avec effet le mois suivant) directement du grade de *Major* (ER) à celui de *Colonel* puis de *Brigadier General* d'active de l'aviation américaine. Cependant il devra agir sous les ordres du *Lieutenant General* Joseph « Vinegar » Stilwell.

Stilwell d'abord en charge du côté américain du front CBI (Chine Birmanie-Inde) sera par la suite placé à la tête des forces armées sino-américaines. « Vinegar » Joe n'apprécie guère le chef des « Flying Tigers ». Et la réciproque est vraie. Mais elle n'est rien par rapport au ressentiment que ce dernier éprouve pour le *Colonel* Clayton Bissel. En charge de l'aviation au sein de l'état-major de Stilwell, Bissel vieille connaissance et ennemi intime de Chennault, sera promu *Brigadier General* un jour avant lui, et aura donc la prééminence ! Faisant (temporairement) le deuil de son indépendance, le vieux tigre décide de rester en place et organise la réception de 12 nouveaux P-40 E sur une cinquantaine promis qui attendent alors qu'on vienne les chercher à Accra, en Afrique de l'ouest (Ghana) ! Du côté des hommes, c'est une période de calme relatif qui s'ouvre.
Le 18 mars William Reed et Kenneth Jernstedt sonnent la fin de l'entracte en conduisant un raid audacieux sur Moulmein, où ils détruisent au sol 15 appareils ennemis. Cependant ceux-ci contre-attaquent et conduisent à leur tour plusieurs raids contre Magwe, qui sert désormais de base avancée au 2nd PS. Trop exposée, celle-ci est alors abandonnée pour Loiwing (Leiyun dans le Yunnan) non loin de la frontière birmane, où la CAMCO entretien sa chaîne d'assemblage. En forme de réplique les « Flying Tigers » attaquent le 23 mars le terrain de Chieng-Mai repaire du 64. *Sentaï*. Quinze avions sont revendiqués pour trois Hayabusa effectivement perdus. Un P-40 est abattu, son pilote tombant aux

mains de militaires thaïlandais. Une mission menée simultanément sur Lamphun (toujours en Thaïlande) s'avère en revanche décevante et bien pire même quand le leader des « Panda Bear », John Newkirk, est abattu et tué par la DCA ennemie. « Tex » Hill le remplace aussitôt à la tête du *Squadron*.

Le 29 mars Chuck Older parvient à descendre un gibier difficile puisqu'il s'agit d'un bimoteur rapide de grande reconnaissance Ki.46. Le 8 avril le 64. *Sentaï* tente de rendre la monnaie de sa pièce à Chennault, mais repéré longtemps à l'avance par les guetteurs de l'AVG la tentative échoue. Les défenseurs revendiquent 12 victoires, les assaillants perdant pour le compte quatre Ki.43. Trois autres seront descendus le 10 dans les mêmes conditions. En avril, l'intégration dans l'USAAF s'accélère et de plus en plus des missions d'appui et d'attaque au sol sont demandées aux pilotes. Elles visent les colonnes ennemies qui progressent toujours en Birmanie vers la frontière chinoise. Ces sorties ne sont guère appréciées par ceux auxquels elles sont imposées parce que d'une part, elles ne leur rapportent rien et d'autre part, parce qu'elles leur font courir des risques hors de proportion avec les résultats obtenus. Les tensions deviennent très vives entre Bissel et Chennault ce qui n'est pas nouveau, mais également désormais entre ce dernier et ses hommes ce qui constitue une nouveauté. Plusieurs menacent alors de démissionner... Quelques-uns comme Gregory Boyington désertent tout simplement. Une attitude que ne manquent pas d'exploiter les adversaires les plus virulents de l'AVG au sein de l'US Army.

À la fin du mois d'avril, les moyens tant humains que matériels des « Tigres » sont à l'étiage. Les strafings se succèdent. Les 6 mitrailleuses de 12,7 mm des E et les bombes soviétiques (issues des stocks chinois) dont ils sont armés y font merveille. Le 28, un nouveau gros accrochage oppose les Américains au 64. *Sentaï*. Douze victoires viennent enrichir les palmarès des « volontaires » bien que les Japonais ne perdent une nouvelle fois dans l'affaire que 2 des leurs. Le lendemain les colonnes du général Lida prennent Lashio fermant définitivement et pour longtemps la route de Birmanie. Désormais la base arrière la plus proche pour les Alliés se situe en Inde ! Loiwing étant à son tour menacé est évacuée. La CAMCO y détruit sur place 22 P-40 en réparation ou révision, un vrai crève-cœur ! L'investissement complet de la Birmanie prendra encore près d'un mois. Entre temps les « Flying Tigers » repliés autour de Kumning auront porté la guerre en Indochine passant ainsi rapidement d'une posture défensive à l'offensive et prouvant si besoin que le moral n'était pas aussi atteint que certains ont pu alors le dire ou l'écrire. À ce moment l'intégration dans l'USAAF est presque réalisée. Les nouvelles structures 74th FS (ex « Adam and Eve »), 75th FS (ex « Panda Bear ») et 76th FS (ex « Hell's Angels ») regroupés au sein du 23rd FG aux ordres du Colonel Robert Scott sont en place. Nonobstant la personnalité de ce dernier, un presque Tigre, qui a effectué plusieurs dizaines d'heures de vol en P-40 sur la zone, avec « Dieu pour copilote » (du titre de ses mémoires de guerre), afin d'escorter les avions amenant du ravitaillement par-dessus l'Himalaya, le cœur n'y est plus. Tous les anciens sauf six refusent leur transfert au nouveau groupe. Cette attitude n'empêchera pas certains de se distinguer plus tard en Europe ou dans le Pacifique. Le 4 juillet 1942, jour de l'Indépendance, l'AVG est dissous et ses moyens passent sous le contrôle de l'USAAF. Ce jour-là Bob Neale, le leader des « Adam and Eve » et plus grand as des « Flying Tigers » avec 13 victoires descend un Ki.27 partagé avec Charles Sawyer. Ed Rector, Jim Howard et Van Shepard célèbrent également de cette manière la fête nationale et la fin de l'aventure. Ils empochent tous pour la dernière fois les 500 dollars de prime. Démentant toutefois certaines assertions les « mercenaires » demeureront à leur poste jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par des réguliers convenablement entraînés.

◀ Réunion au sommet à Kunming.
De gauche à droite :
– *General* Henry H. Arnold, chef d'état-major de l'USAAF;
– *Brigadier General* Claire L. Chennault, commandant la 14th *Air Force*;
– *Lieutenant General* Joseph W. Stilwell, commandant le théâtre d'opérations du CBI;
– *Field Marshal* Sir John G. Dill, *Chief of the British Joint Staff Mission*;
– *Brigadier General* Clayton L. Bissell, commandant les forces aériennes du CBI.

◣ Le *Colonel* Robert L. Scott, commandant le 23rd *Fighter Group*, donne un coup de main à ses armuriers avant d'exécuter sa dernière mission au-dessus de la Chine, le 4 janvier 1943. Comme quoi, la ténacité finit par payer...

▼ Les Tigres ont été (ré) intégrés au sein de l'aviation militaire américaine. Ici des Warhawk du 16FS (23rd FG) photographiés à Kweilin (Chine) fin 1942.

▶ À la fin de l'année 1942, comme ici en Islande ou ailleurs, la relève prend la forme de nouveaux H -87 (ici un K).

◢ Ces Warhawk du 33st PS (8th PG) ont été déposés en Islande par l'USS *Wasp* (CV-7) en août 1941. On les voit ici à Reykjavik.

À l'automne 1942, ne restera plus de l'AVG que des P-40 au sourire carnassier, un vieux chef placé à la tête de la *China Air Task Force* qui deviendra la 14th AAF le 10 mars suivant et quelques anciens devenus *Majors* : Frank Schiel à la tête du 74th FS, Tex Hill à la tête du 75th FS et Ed Rector du 76th FS. Cependant longtemps encore flottera au-dessus de la Birmanie comme le souvenir diffus d'une vraie épopée.

Pendant les six derniers mois de 1942 et durant tout l'hiver 1943, les combats diminuent d'intensité dans la zone d'opération du 23th FG. De sorte que l'unité héritière des « Flying Tigers » aura tout le temps de prendre ses marques pour être totalement prête à reprendre l'offensive quand l'heure viendra. Cette accalmie relative n'empêchera cependant pas le *Captain* John Hampshire du 75th FS et le *Major* Bruce Holloway du 76th FS de remporter tout deux pendant cette période 13 victoires. De tels scores les placent en tête du palmarès américain des pilotes de P-40 à égalité avec Robert Neale de l'AVG, un des Tigres de la grande époque. Cette bande des volontaires de Chennault devenue légendaire aura revendiqué en 7 mois la destruction de 294 avions japonais. Des travaux récents tendent à réduire ce chiffre aux alentours de 120 (nonobstant les appareils irrécupérables, car trop endommagés qui ont pu malgré tout regagner leurs lignes). En contrepartie, 18 « Tigres » ont laissé leur vie en Extrême-Orient et quatre ont été faits prisonniers. D'un point de vue matériel on relève que 86 H-81 A2/A3 du lot initial ont été détruits pour une raison ou une autre. Quoi qu'il en soit, le succès des « Flying Tigers » demeure éclatant, si on le compare à ce que l'armée régulière a fait à la même époque avec ses P-40 déployés à Pearl Harbor et surtout aux Philippines!

DÉSASTRES DANS LE PACIFIQUE

Avant de s'intéresser aux déboires des unités surprises à Pearl et anéanties à Manille dix heures plus tard, on peut revenir brièvement sur l'introduction du dernier des Curtiss au sein de l'aviation militaire américaine.

Des P-40-CU sont d'abord livrés à l'US Army en mai 1940. Ces appareils qui équipent dans

un premier temps le 8th PG basé à Langley Field sont dépourvus de blindage, de réservoirs auto-obturants et leur armement est limité à 2 mitrailleuses de capot calibre 50. Le gain de masse qui en résulte leur confère naturellement un excellent rapport poids/puissance. Dans ces conditions leur maniabilité et leur vitesse enchantent ceux à qui ils sont confiés. Parmi ces chanceux figurent ensuite les 31st PG de Selfridge Field (Michigan) et sur la côte ouest le 20th PG à March Field (Californie). En janvier 1941, Curtiss commence la livraison de ses premiers P-40 B « bons de guerre ». Les 15th PG et 18th PG basés à Hawaï ainsi que le 24th PG établi à Clak Field aux Philippines en sont dotés en priorité. Ils en reçoivent respectivement 55 et 31 exemplaires. Les P-40 C entrent en service en avril. Le 16th PG à Panama et 35th PS (36th PG) à Porto-Rico en sont destinataires. Les H-87 arrivent en unité au cours de l'automne ; il s'agit de P-40 D affectés au 20th PG (en remplacement des P-40 CU) au 51st PG et au 57th PG. Les nouveaux E livrés en fin d'année équipent le 24th PG aux Philippines. Ils ne seront toutefois pas les premiers de l'USAAC à entrer en guerre.

Le 6 août en effet les P-40 C du 33st PS (8th PG) ont décollé du pont de l'USS *Wasp* (CV-7) pour aller se poser à Reykjavik, en Islande, dont les États-Unis en accord avec la Grande-Bretagne ont décidé de protéger (à leur profit) la neutralité proclamée. Le 33rd restera sur place jusqu'à la fin de la guerre ses P-40 étant remplacés en 1944 par des P-47. Deux victoires seront remportées aux dépens d'avions d'exploration allemands dont la première de l'USAAF, partagée avec un P-38 du 27th FS, contre un appareil de la Luftwaffe en l'occurrence un Fw 200 le 14 août 1942. Cependant l'Atlantique n'est pas un secteur important pour juger à cette époque de l'action des « Hawks ». La lutte qu'ils conduisent dans le Pacifique est d'une tout autre ampleur.

C'est ainsi qu'au matin du 7 décembre 1941, ce ne sont pas moins de neuf *Squadrons* constituant 15th et 18th PG regroupés sous l'égide du 14th *Pursuit Wing* aux ordres du General Howard Davison qui assurent la défense de la base militaire de Pearl Harbor et des îles Hawaï toutes entières. Cela représente 123 chasseurs. Il s'agit pour les deux tiers de P-40 B et C, le reste étant constitué de P-36. On ne reviendra pas en détail sur les affres d'une catastrophe annoncée pour néanmoins relever que cette force considérable, surprise au sol, ne pourra réaliser qu'une vingtaine de sorties qui se solderont entre autres par les 6 victoires obtenues sur des torpilleurs B5N et des bombardiers en piqué D3A par les 2nd *Lieutenants* Kenneth Taylor et George Welsh appartenant au 47th PS (15th PG). Les deux recevront une DFC après avoir été proposés pour une Médaille d'Honneur. Ils fourniront quoi qu'il en soit à l'Amérique ses premiers héros de guerre. Cependant, ils n'ont pas été les seuls à prendre l'air ce matin-là comme l'évoque le 2nd *Lieutenant* Emmett Davis dit « Cyclone ». S'étant couché tard, il est réveillé en sursaut par les explosions et les sirènes d'alerte.

Au matin du 7 décembre 1941, l'honneur de l'USAAF sera sauvé (dans une certaine mesure) par les *Lieutenants* Taylor et Welch qui, aux commandes de P-40 B du 47th PS, revendiqueront 6 victoires à eux deux.

Désastre à Pearl Harbor où les deux tiers des chasseurs (P-36 et P-40) du 14th PS sont écrasés au sol lors de l'attaque japonaise.

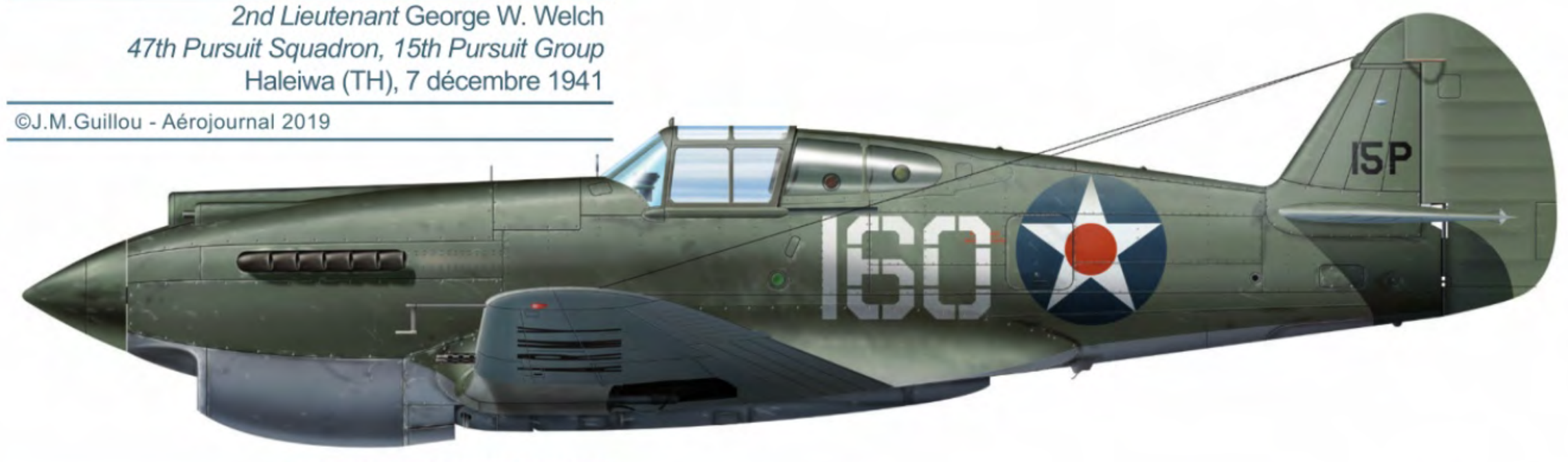
Il gagne alors le terrain de Wheeler Field pour essayer de faire quelque chose : « J'ai couru vers le dernier appareil intact de la file. Les avions avaient été rangés ailes contre ailes pour permettre une surveillance plus efficace et les protéger ainsi d'éventuels sabotages. Vus du ciel, ils devaient constituer des cibles parfaites. Les autres en avaient bien profité ! Je me suis donc retrouvé aux commandes d'un P-40 B : manque de bol, il n'était pas armé. Heureusement les attaques semblaient marquer le pas. J'ai amené le Curtiss dans un coin isolé de la base tout près de l'endroit où j'avais laissé ma voiture. M'étant remis au volant, je suis parti à la recherche de qui pourrait m'aider à préparer mon zinc pour le combat. J'ai eu la chance de tomber assez rapidement sur un sergent armurier avec qui nous avons gagné le magasin d'armement. Nous en avons fait sauter la serrure avant d'en extraire plusieurs caisses de munitions ainsi que 4 mitrailleuses calibre 30 et deux calibre 50 que vous avons chargé à l'arrière de ma Oldsmobile avant de repartir vers l'alvéole où mon avion était stationné. Nous avons installé les armes et avons garni leurs casiers. Un « Val » a piqué sur nous, mais sans tirer... probablement à court de projectiles. Une fois paré, j'ai redémarré le moteur Allison et j'ai décollé droit devant moi. Ayant mis cap à l'ouest j'ai contacté le commandement de la chasse situé à Fort Schafter en indiquant que j'étais en vol avec un P-40 prêt au combat et en attente d'instructions. A priori, ils n'avaient aucune consigne spécifique à me transmettre, mais ils m'ont quand même demandé d'aller jeter un coup d'œil à Baber's Point pour confirmer un débarquement ennemi qui y avait été signalé. Arrivé sur place non seulement je me suis fait allumer par la DCA, mais encore j'ai noté la présence d'un O-47 d'observation déjà au travail. En dehors de cela tout semblait normal ! Sur le chemin de retour, j'ai survolé la périphérie de Pearl et là plus rien n'était anormal. Plusieurs navires étaient en feu dans l'allée des cuirassés. La base de Ewa occupée par les Marines était couverte de fumée. À ce moment j'ai été rejoint par trois autres P-40 de Wheeler. C'étaient mes copains Laurance, Shifflet et Gabreski (dit « Gaby » le futur as de la 8th AAF). J'ai alors rappelé le contrôle pour les informer que nous étions désormais quatre chasseurs prêts à en découdre. Ils nous ont demandé d'aller prendre en charge au-dessus de Hickam Field des B-18 prêts de décoller à la recherche de la flotte ennemie. Cela n'a pas pu se faire tout simplement parce que les artilleurs de la Navy rendus très nerveux nous en ont empêchés en tirant dans notre direction un véritable barrage antiaérien. Nous sommes alors rentrés au terrain refaire le plein. J'ai effectué deux autres patrouilles dans la journée, mais les Japonais ne se sont plus montrés. »

À l'inverse de Davis, 14 pilotes de l'armée sont parvenus au contact de l'ennemi avant qu'il ne se retire. Parmi eux, neuf l'ont fait aux commandes de P-40. Ils ont revendiqué 8 victoires et ont perdu 2 des leurs au combat. De ce seul point de vue, l'engagement du H-81 peut paraître satisfaisant. Les qualités de l'avion et le courage des pilotes ne font donc pas de doute. Leur utilisation en revanche s'est révélée catastrophique puisque 61 chasseurs du 14th PW ont été détruits au sol ou déclarés irréparables, 38 autres étant très gravement endommagés. En moins de 2h30, l'US Army a donc perdu autant de Hawks (H-75 et H-81) que Chennault en 7 mois de combat ! Et malheureusement, ce n'était pas terminé !

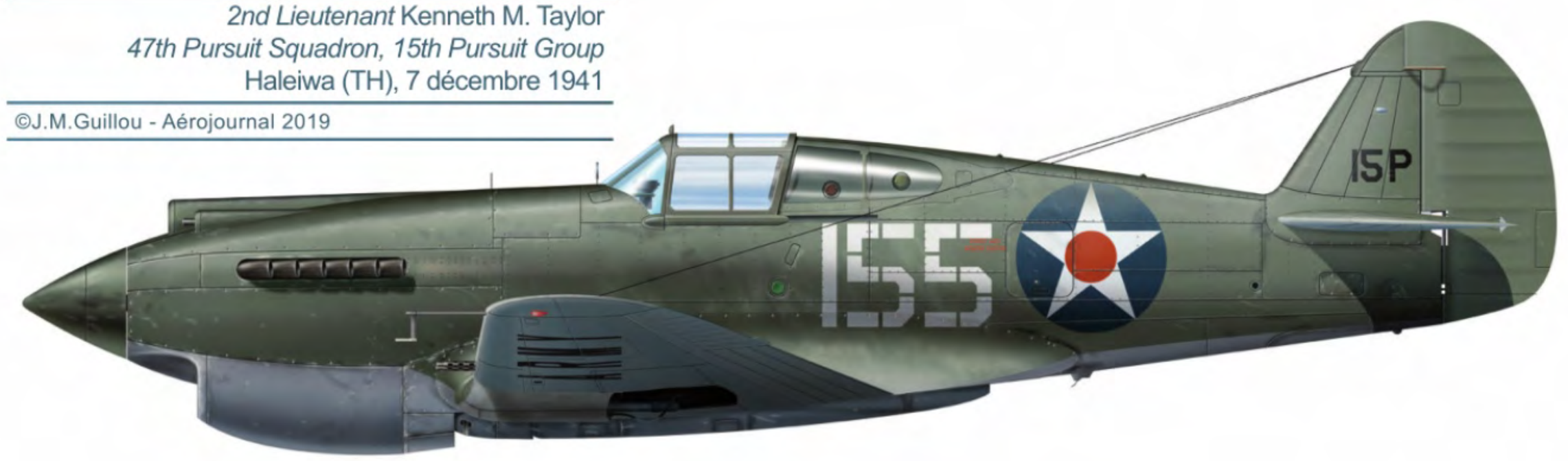
LES « BÂTARDS (VOLANTS) DE BATAAN »

Responsable de la défense des Philippines, Douglas MacArthur en sa qualité de Commandant en Chef des Forces américaines en Extrême Orient (C/C USAFFE) est averti par radio de l'attaque visant Oahu peu avant 4 heures du matin, le 8 décembre 1941. En fait quasiment en direct des événements, le passage du 7 au 8 résultant simplement du saut de la ligne de changement de date. Au niveau aérien, le 5th *Interceptor Command (Provisionnal)* des *Far East Air Forces* (FEAF) placé sous ses ordres a donc en théorie tout le temps de se préparer pour accueillir des Japonais qui classiquement frapperont à l'aube. Trois heures semblent dans ces conditions constituer un préavis suffisant pour des unités d'ores et déjà placées en alerte. Essentiellement organisés autour du 24th PG dont l'État-Major est établi à Nichols Field (Luzon) les chasseurs de MacArthur sont au nombre d'une centaine dont trois quarts de P-40 E (3rd, 17th et 21st PS), un des appareils les plus modernes de l'inventaire

Curtiss P-40B (41-13325)
2nd Lieutenant George W. Welch
47th Pursuit Squadron, 15th Pursuit Group
Haleiwa (TH), 7 décembre 1941
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019



Curtiss P-40B (41-13317)
2nd Lieutenant Kenneth M. Taylor
47th Pursuit Squadron, 15th Pursuit Group
Haleiwa (TH), 7 décembre 1941
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019



◀ Épaves de H-81 photographiées sur les terrains de Bellows et Hickam. Il s'agit d'appareils du 14th PS surpris au sol par les aviateurs japonais.

de l'USAAF. Le reste est constitué de P-40 B du 20th PS et de P-35 finissant leur temps au 34th PS basé à l'écart sur le terrain de Del Carmen.

S'agissant des Curtiss tout n'est cependant pas parfait ! Les H-81 sont au point, mais leurs pilotes n'ont qu'une expérience limitée en matière de tir air/air. Ceux des H-87 ne sont pas mieux lotis, d'autant plus que les dernières livraisons n'ont été effectuées que quatre jours plus tôt et qu'en conséquence la plupart d'entre eux maîtrisent encore difficilement leur nouvelle monture. Cette inexpérience relative des volants se manifeste également au niveau des équipes d'entretien qui n'ayant pu disposer que d'un temps limité pour se former, n'atteignent pas le rendement qu'on serait en droit d'attendre d'elles. Néanmoins ces pilotes tout juste sortis d'école, volant sur un matériel qu'ils connaissent mal, dans un environnement tactique dégradé par l'absence d'un bon réseau d'alerte et des communications radio peu fiables, ont tout le temps de se préparer pour recevoir les fortes escadrilles massées par les Japonais à Formose (Taïwan). Île forteresse de 36 000 km2 qu'ils occupent depuis 1895, Formose est stratégiquement située à moins de 500 kilomètres au nord de Manille. Elle constitue en tant que telle un formidable porte-avions naturel. Sur place, ce sont plus d'un demi-millier d'appareils issus des rangs de la marine et de l'armée qui se préparent donc à envahir les cieux philippins. Il semble pourtant que la météo sur la mer de Chine ait été moins favorable que prévu, l'aube étant moins claire qu'escomptée à Tokyo. En attendant que les brumes se lèvent, les départs en mission se trouvent différés de plusieurs heures. Dans ces conditions et selon le vieil adage aux termes duquel l'ennemi vous attaque toujours dans deux circonstances « quand il est prêt et que vous ne l'êtes pas » les bombardiers japonais se présentent au-dessus des bases aériennes américaines à la mi-journée. À ce moment, les chasseurs et les B-17 de grande reconnaissance ayant tenu l'alerte ont regagné leurs pénates pour refaire les pleins, les aviateurs se disant probablement que ce ne serait encore pas pour aujourd'hui. S'ensuit un massacre pire qu'à Hawaï 8 heures plus tôt.

En quelques minutes les 3rd et 20th PS sont anéantis leurs P-40 étant détruits au sol sur leur terrain de Clark. Les 17th et 21st PS toujours en vol, victimes d'un contrôle défaillant malgré la présence de deux radars en service, cherchent sans le moindre succès à intervenir. C'est dans une certaine mesure aussi bien, car dans les combats aériens sporadiques qui vont se dérouler tout au long de la journée les Américains, bien qu'annonçant (sans doute de façon un peu optimiste) avoir remporté 9 victoires, auront dans les faits constamment le dessous en persistant à vouloir engager les chasseurs nippons en combat tournoyant. Visiblement les grands commandements de Chennault : conserver vitesse et altitude, travailler en binôme, ne jamais lâcher son leader et ne jamais accepter de virer avec un japonais : n'ont pas essaimés dans l'USAAF. Le 9 au matin il ne reste au 5th *Interceptor Command* que 8 P-35 et 22 P-40. Lors d'un décollage sur alerte survenu en cours d'après-midi un appareil du 17th PS dévie de sa course et s'encastre sur celui de son équipier provoquant finalement la destruction de la patrouille tout entière. Quatre Hawk sont ainsi réduits à l'état d'épaves sans que les Japonais n'aient à tirer le moindre coup de feu ! La journée du 11 voit d'importants combats s'engager au-dessus de Luzon. Il s'agit d'explication entre chasseurs : jamais le P-40 de la FEAF n'arrive à se faufiler jusqu'aux bombardiers. Le manque de préparation des pilotes américains semble encore une fois en cause.

Cependant certains plus expérimentés et sans doute aussi plus pragmatiques vont rapidement se révéler. C'est le cas en particulier du 1st *Lieutenant* Boyd Wagner dit « Buzz ». Buzz Wagner commandant du 17th PS à la chance de survivre aux premiers jours de combat et ainsi d'accumuler de l'expérience. Il la met à profit dès le 12 décembre. À ce moment les troupes nippones ont débarqué dans l'archipel et y ont même établi des bases avancées. Wagner est donc envoyé reconnaître une piste ennemie localisée près de la ville d'Appari (nord de Luzon). Pris en chasse par deux Ki.27, il parvient à les descendre l'un après l'autre et à mitrailler leur nid d'où il rapporte la destruction de 5 monomoteurs supplémentaires dont 2 qui ayant décollé à sa poursuite, l'ont été en combat aérien (ce dernier point demeure aujourd'hui encore controversé). Quatre jours plus tard alors qu'il attaque avec un autre appareil un nouveau terrain aménagé à proximité de Vigan (côte occidentale de Luzon) il descend un nouveau Ki.27. C'est la cinquième victoire qui fait de lui le premier as de la FEAF dans les traces duquel, de Bong à McGuire s'inscriront les pas de tous les futurs « champions » de l'USAAF dans le Pacifique. Cependant la disproportion des forces devient trop criante.

◀ Les P-40 D et E (H-87) entrent en service quelques semaines avant Pearl Harbor. Ils sont d'abord déployés principalement aux Philippines, où les Américains craignent une action nippone… L'avenir leur donnera raison !

▶ Photographié devant les puits d'armement de l'aile d'un H-87, « Buzz » Wagner sera le héros d'une campagne des Philippines qui tournera au désastre pour les forces aériennes américaines d'Extrême-Orient.

Quand les Américains parviennent péniblement à faire décoller trois P-40 leurs ennemis déploient plus de 30 de leurs chasseurs. Le 22 décembre, Wagner est sérieusement blessé lors d'une nouvelle attaque conduite sur Vigan. Étant néanmoins parvenu à rentrer il doit être évacué vers l'Australie ce qui lui sauve très probablement la vie, au moins pour un temps... Il bénéficie d'une promotion éclair du rang de 1st *Lieutenant* à celui de *Lieutenant Colonel*. Après avoir combattu sur P-39 en Nouvelle-Guinée au sein du 8th FG, il rentre au pays au milieu de l'été. Il n'aura guère l'occasion de profiter de ce retour. Il trouve en effet la mort aux commandes d'un P-40 K le 29 novembre 1942 quand son avion disparaît près d'Englin en Floride. L'épave ainsi que la dépouille de son pilote ne seront (définitivement) identifiées qu'en 2008. De retraites en replis, les troupes de Mac Arthur se trouvent acculées à Bataan d'abord, à Corrégidor ensuite. Les derniers guérilleros en guenilles survivants de l'orgueilleux 24th PG continueront pourtant à se battre jusqu'au bout sur des appareils rafistolés avec des bouts de ficelle, en participant activement au mitraillage des colonnes et des positions ennemies. L'ultime victoire aérienne au crédit de l'unité est revendiquée par John Brownewell le 12 avril 1942 aux dépens d'un hydravion surpris dans le secteur de Del Monte. Après quoi et contrairement à certaines légendes qui de temps à autre refont surface, les aviateurs deviendront fantassins et partageront le sort souvent funeste de leurs frères d'armes en devenant prisonniers de guerre. Corregidor capitule le 6 mai 1942, non sans que MacArthur replié (plus ou moins) de force en Australie ait proclamé qu'il reviendrait. Il tiendra parole. Au terme de cette campagne, les P-40 ont certes été chassés du ciel, mais ont revendiqué en retour 103 victoires aériennes garantissant malgré des débuts calamiteux et un rapport de force très dégradé un ratio pertes/victoires toujours supérieur à 1.

Quoi qu'il en soit la dénomination 24th PG ou désormais FG est gelée. Elle ne sera plus utilisée dans l'USAAF en hommage aux sacrifices des « bâtards (volants) de Bataan ».

Cependant l'hégémonie exercée par l'Empire du Soleil levant se propageant dans tout le Pacifique un *Squadron* de P-40 E est rassemblé à la hâte. Constitué par dédoublement du 17th PS combattant aux Philippines et désigné 17th PS (*Provisionnal*) il est appelé à compter du 25 janvier 1942 pour venir depuis l'Australie renforcer les défenses des Indes Néerlandaises (Indonésie) désormais menacées. Parmi les pilotes de cette nouvelle unité, des vétérans exfiltrés de l'enfer de Bataan, comme George E Kiser qui livre ici ses impressions :

« Nous étions basés sur le terrain de Blimbing (50 km au sud de Surabaya), qui avait été parfaitement aménagé par nos hôtes hollandais. Nous y avons livré de rudes combats avec un rapport des forces souvent de 1 à 10. Nous avons rapporté 49 victoires, mais nous avons perdu 9 pilotes en 1 mois. Notre tâche ne se limitait pas à la défense aérienne, nous avons également réalisé des missions de harcèlement sur les têtes de pont ennemies ou ses pistes d'aviation établies à Palembang, Sumatra et jusqu'au Timor. Le 1er mars la situation devenant intenable nos 10 P-40 survivants ont été ramenés en Australie en compagnie des camarades du 19th BG (B-17). »

Toutefois l'Australie n'est pas un lieu de tout repos. Dès la mi-février la Kido-Butaï après Pearl Harbor s'attaque au port stratégique de Darwin situé à la pointe septentrionale du continent.

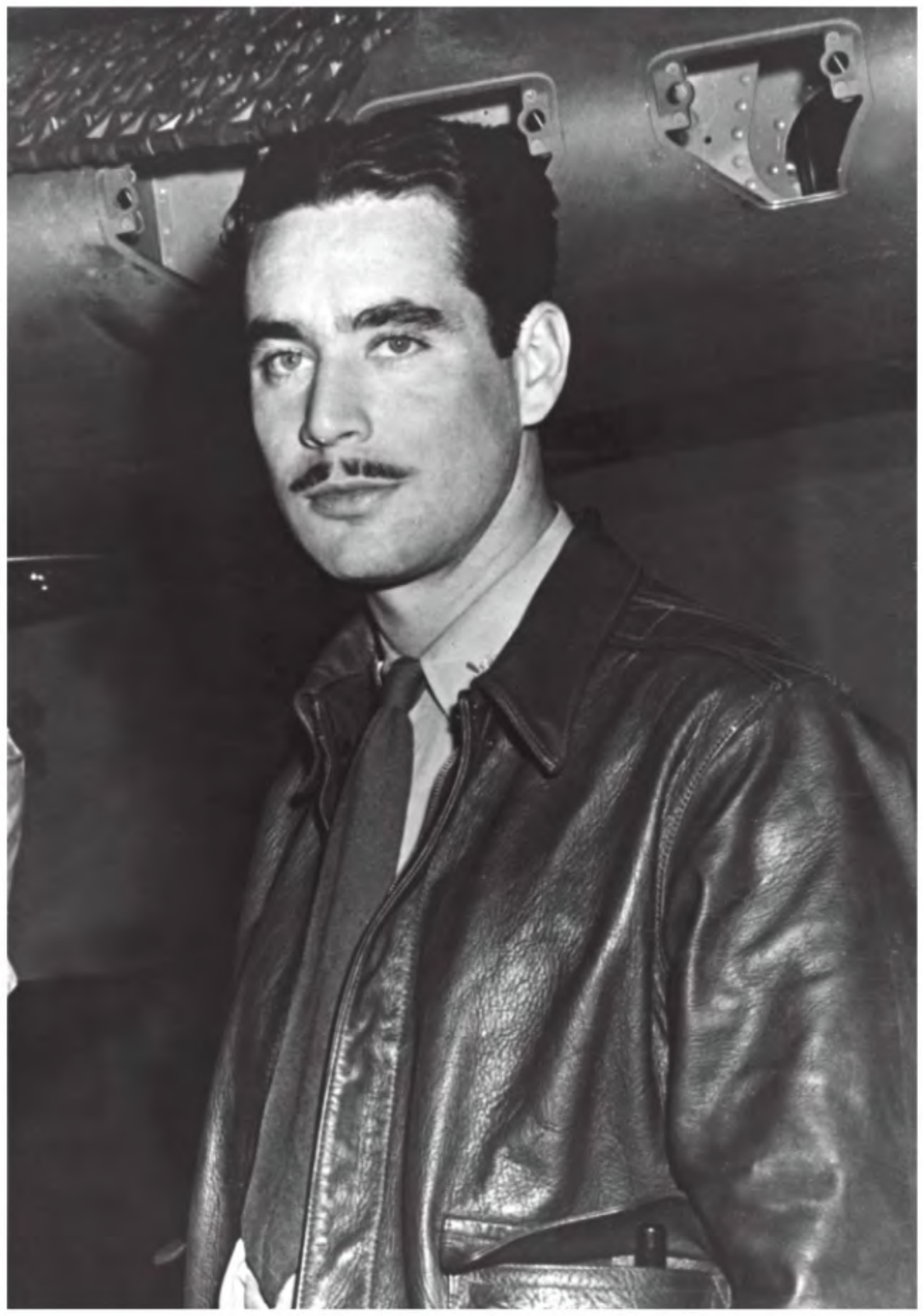
Curtiss P-40 E
21st *Pursuit Squadron*
24th *Pursuit Group*
Bataan, Philippines, mars 1942

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

LE RETOUR DES COCARDES

Le 19 février 1942, en début de matinée, 188 appareils embarqués aux ordres de Fuchida Mitsuo s'en prennent aux faibles défenses et au port de la capitale du nord de l'Australie, Darwin, en y causant de très importants dommages. L'action des appareils de la 1e Flotte Combinée est complétée à la mi-journée par celle d'une cinquantaine de bombardiers bimoteurs basés à Java (G3M et G4M) qui pilonnent les mêmes installations à haute altitude. Pour la perte d'à peine cinq avions de la première vague et aucun de la seconde, la marine impériale a coulé 7 navires marchands et en a endommagé plusieurs autres. Les docks de la ville sont rendus inutilisables pour plusieurs semaines tandis que ses réserves de produits pétroliers partent pour l'essentiel en fumée, rendant ainsi impossible toute tentative de renforcement de l'île de Timor dont Darwin devait être le pivot. Une trentaine d'avions sont en outre détruits sur la base voisine, des Hudson de la RAAF pour la plupart, mais également un B-24 et 9 P-40 de l'USAAF. Ces derniers appartenant au 33rd PS (*Provisionnal*) étaient chargés d'escorter les premiers convois de ravitaillement destiné au Timor avant d' y rejoindre ultérieurement le 17th PS. Avec la perte de 90 % de son effectif, ce projet part lui aussi en fumée. Le 2nd *Lieutenant* Robert Ostreicher sauve néanmoins l'honneur en abattant aux commandes de son Hawk 87 un bombardier en piqué D3A et très probablement un second qui ne lui sera compté que comme endommagé.

La chute de l'île de Java le 6 mars déclenche une vague de panique en Australie. À Canberra, le gouvernement redoute l'invasion de ses régions septentrionales. La RAAF n'étant pas alors en mesure d'assumer la charge de la défense de l'ensemble de son espace aérien la mission échoie aux « bleus » du nouveau 49th FG. Il s'agit d'une unité activée un an plus tôt qui débarque à Melbourne le 28 janvier. Si l'officier en charge le *Lieutenant Colonel* Paul Wurtsmith apparaît comme un homme énergique et expérimenté, ses aviateurs en revanche sont pour la plupart frais émoulus des écoles de pilotage. 58 P-40E sur la centaine acheminée comme eux par bateau sont aussitôt mis à leur disposition. Débarqués, ils sont prestement remontés afin de peaufiner voire pour beaucoup de débuter l'entraînement au combat des « *Forty Niners* ». Un vrai chemin de croix puisque sur les 330 P-40 livrés en Australie au premier semestre 1942, 143 seront détruits sans intervention de l'ennemi à la suite d'accidents survenus lors de vols de prise en main ou de convoyage. Néanmoins la mise en condition du groupe va bon train sous la houlette de leur chef qui, ayant côtoyé Chennault en 1935 et 1936 au sein de l'*Air Corps Tactical School,* n'est pas loin d'en partager les avis et les analyses. Le retour des survivants du 17th PS (Prov) qui s'intitulent eux-mêmes « The Java Club » va fournir au 49th au sein duquel ils sont intégrés un encadrement de qualité. Sitôt pourvu de ces *Flight Leaders* endurcis, le nouveau groupe est déployé aux quatre coins d'un théâtre d'opérations où sa présence est partout requise. Le 9th PS « Fying Knights » rejoint ainsi Darwin, le 8th « Blaksheep » demeure à Melbourne tandis que le 7th « Screamin' Demons » gagne le Queensland. Stationnant sur la côte, il se trouve ainsi positionné à un jet de pierre (100 km) de la Nouvelle-Guinée où l'orage menace…



Le 14 mars, il s'engage le premier, revendiquant six G4M « Betty » (le code d'identification du *Captain* Frank McCoy va alors entrer peu à peu en vigueur) et un Zero, pour la perte de deux P-40 un troisième étant déclaré irrécupérable après son retour à la base du fait d'un abordage volontaire. Celui-ci est décrit par son instigateur le 2nd *Lieutenant* House Jr : « En tournant la tête, j'ai vu un Zero prendre en chasse l'avion du *Captain* Morrissey, je me suis à mon tour placé en bonne position, mais au moment d'ouvrir le feu rien ne s'est passé mes armes devant être enrayées ou à court d'approvisionnement. J'ai décidé de tâcher de l'abattre quand même en sectionnant la partie la plus étroite de son fuselage avec mon aile. J'ai donc manœuvré afin de me mettre en position. Il m'a vu trop tard, je l'ai coupé en deux juste un peu en arrière de la verrière. »

La défense des Territoires du Nord, contre lesquels les Japonais continueront jusqu'à la fin de l'été à lancer des attaques sporadiques, permettra aux Curtiss P-40 du 49th FG (la dénomination de « F » pour *Fighter Squadron* ou *Group* s'étant substituée en mai à celle plus ancienne de « P » pour *Pursuit*) qui y assurent une permanence d'abord tournante puis groupée, d'engranger 78 victoires homologuées.

Curtiss P-40 E

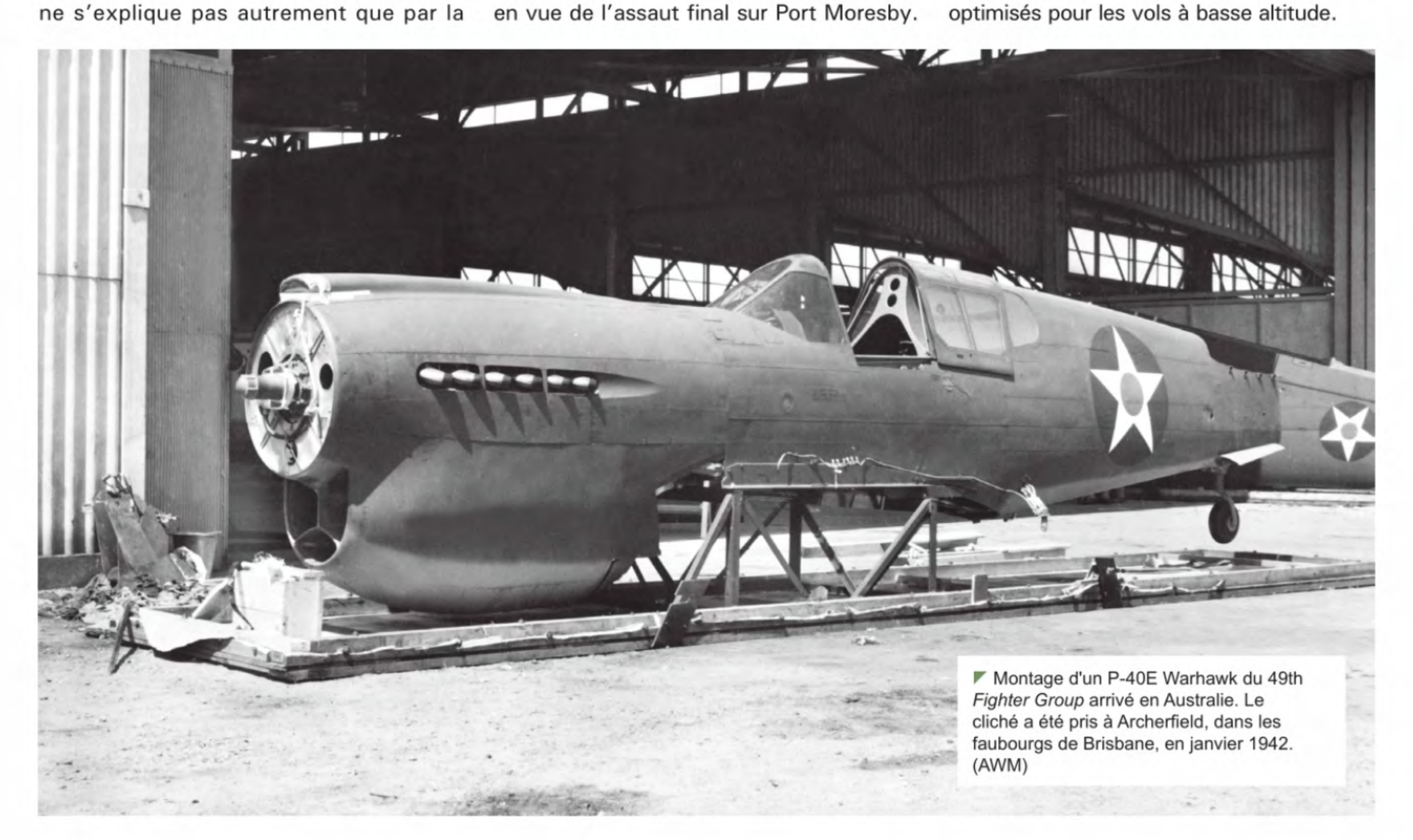
Appareil capturé par les Japonais aux Philippines en 1942
Remis en état de voler, il était utilisé pour des démonstrations et l'instruction.

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Quinze le sont en un seul combat mémorable survenu le 23 août. Dans ses rangs « King » Kiser devenu un as lors de son passage au sein du 17th PG (Prov) porte son palmarès à 9 tandis que le 1st *Lieutenant* James Morehead, qui ouvre le sien par un triplé le 25 février, en est à 7 lorsqu'en septembre la relève est assurée par des Kittyhawk du No. 77 *Squadron* de la RAAF. Dès la fin de 1941, le gouvernement australien a en effet essayé de constituer aussi rapidement que possible des unités de défense aérienne en retenant pour les équiper des Curtiss H-87 de l'USAAF et pour les mener au combat des pilotes rappelés du front nord-africain. C'est ainsi qu'au début du mois de mars 1942 les No. 75, 76 et 77 *Squadrons* sont successivement déclarés opérationnels. Il était temps, car, quelques jours plus tard, les forces du Mikado débarquent à Lae et Salamaua prélude à une invasion de la Nouvelle-Guinée tout entière. Cette menace de première grandeur incite les Australiens à réagir énergiquement. Dès le 17 mars, le No. 75 activé depuis moins d'une semaine, gagne Port Moresby afin de s'y opposer aux incursions de l'aviation ennemie. Sitôt arrivés sur place, les premiers Kittyhawk sont lancés dans la mêlée. Ils descendent un Ki.21 de reconnaissance deux heures à peine après avoir gagné leur nouvelle base. Pendant plus d'un mois, ils vont assurer la défense de tout le secteur avant d'être relevés au début de mai par des P-39 de la nouvelle 5th AAF. Pendant cette période, le No. 75 rapporte 18 victoires aériennes et 35 destructions au sol pour la perte de 12 de ses pilotes dont le *Squadron Leader* John Jackson qui sera remplacé à son poste par son frère cadet Les. Le caractère très disputé de ces combats ne s'explique pas autrement que par la qualité des protagonistes. D'un côté, des Australiens qui, pour certains, se sont coltinés les Marseille, Kageneck et autres pointures du *Fliegerführer* « Afrika » et de l'autre, les experts du *Tinian Kokutaï*, considérés comme la crème de la chasse embarquée (en l'occurrence débarquée) nippone où s'affirment des pilotes comme Sakaï et Nishizawa.

De ce point de vue le compte rendu de combat rédigé par le *Flight Officer* Pete Masters à l'issue d'une mission d'escorte conduite le 11 avril au profit de A-24 est particulièrement significatif : « Nous accompagnions les A-24 lors de leur piqué. Alors que nous descendions à fond de train, j'ai soudain repéré un Zero qui avait pris en chasse l'un des nôtres. Il était cependant encore hors de sa portée. J'ai viré sur la gauche afin de l'engager. Je me suis rapidement retrouvé dans sa queue. Cependant il m'a vu et à son tour a brutalement viré sur la gauche. En jouant sur le palonnier, j'ai pu néanmoins le garder en ligne de mire. Et j'ai ouvert le feu. Je me suis approché très près sans doute à moins de 50 mètres. Nous survolions alors les collines situées à proximité du terrain de Lae. J'ai continué à tirer, des morceaux de revêtement se détachaient des ailes du Zero, puis sa verrière à volé en éclat et il a commencé à fumer blanc. Quelques secondes plus tard, il a violemment dérapé. Une moitié d'aile s'est détachée et il a piqué tout droit vers le sol. » Pour les « Aussies » les missions se soldent par la destruction de quatre A6M au prix d'un P-40 qui ne rentre pas !

À la mi-juillet, les forces nippones commencent leur lente progression dans les terres avec pour objectif de s'emparer de Milne-Bay, afin de s'en servir de base arrière en vue de l'assaut final sur Port Moresby. Cette offensive correspond au retour en premières lignes des No. 75 et 76 *Squadrons*. Le premier, toujours aux ordres de Les Jackson, le second, à ceux de Peter Turnbull que l'on a déjà croisés à plusieurs reprises en Syrie et en Cyrénaïque. De violents combats aériens se déroulent tout au long du mois d'août 1942. Le 11 une grosse explication oppose au-dessus de Milne Bay une vingtaine de Zero à autant de P-40 pour aboutir finalement à un match nul de quatre partout. Cependant les Kittyhawk interviennent également dans des missions d'appui feu ou d'interdiction dans une configuration chasseurs bombardiers que beaucoup de pilotes ont déjà pratiqués en Afrique du Nord. Le 26, Jackson descend un cinquième adversaire qui a essayé de s'interposer et devient ainsi le premier as de la RAAF sur P-40 dans l'hémisphère sud. Constamment harcelés non seulement par les P-40, mais aussi par les Beaufighter et les Beaufort appelés en renfort, les troupes japonaises perdent pied dans les premiers jours de septembre et refluent, abandonnant leur projet de s'emparer de Milne-Bay. Ce faisant et bien qu'il ne l'admette pas encore l'état- major impérial renonce *de facto* à s'emparer de la Nouvelle-Guinée. Du côté allié, le General Sir Thomas Blamey, chef d'état-major des forces armées australiennes, a pu déclarer : « L'action des No. 75 et 76 *Squadrons* de la RAAF a eu un caractère déterminant dans le succès de nos armes. » Tout est dit. Désormais le P-40 qui ne va pas tarder à céder la place à des chasseurs plus évolués sera avant tout utilisé comme une artillerie volante. C'est un rôle qui lui convient parfaitement d'autant plus que du côté américain sont alors perçus les premiers P-40 K optimisés pour les vols à basse altitude.



Montage d'un P-40E Warhawk du 49th *Fighter Group* arrivé en Australie. Le cliché a été pris à Archerfield, dans les faubourgs de Brisbane, en janvier 1942. (AWM)

À L'OFFENSIVE **ENFIN !**

Le 49th FG partiellement doté de ses nouveaux avions se prépare en effet à relever les Australiens à Port Moresby dès la mi-septembre. À cette époque, Wurtshmith promu à la tête du V *Fighter Command* est remplacé par son second, le *Major* puis *Colonel* Donald Hutchinson; du changement dans la continuité, pour une unité de plus en plus affûtée et performante. En effet en contrepartie de ses presque 80 victoires elle n'a perdu au combat que 19 avions et 9 pilotes (8 autres étant victimes des bombes ennemies, d'accidents ou de maladies). Il s'agit d'un résultat très positif compte tenu des conditions initiales d'engagement. Le 19 septembre, le *Captain* Robert Morrisey vient le premier se poser à la tête des 12 Curtiss de son 7th FS à « 14 Miles Drome » une des pistes sommaires établies à proximité (en l'occurrence à 14 Miles...) de Port Moresby. Dans les jours qui suivent ils sont engagés pour repousser des velléités nippones d'infiltration par la piste Kokoda, un sentier traversant les monts Owen Stanley, dont les sommets culminent à plus de 3 000 mètres et jusqu'à 4 072 pour le plus haut d'entre eux. À la fin du mois d'octobre, le 8th FS arrive à son tour pour être basé plus près du « centre-ville », à « 3 miles drome », dont il partage les installations avec les A-20 du 89th BS (3rd BG) auxquels il servira le plus souvent d'escorte dans leurs missions de matraquage des positions et des installations ennemies de Lae, Salamaua ou Buna.

◥ Les travaux sont nettement plus avancés sur ce Curtiss. De janvier à mars 1942, les Américains vont convoyer 330 chasseurs P-40E pour équiper leurs seuls pilotes. Des machines supplémentaires seront affectées aux unités australiennes. (AWM)

▶ Au premier plan, le Warhawk du *Lieutenant* James Morehead alors déployé en protection de la ville côtière de Darwin, dans le nord de l'Australie. Le 25 avril 1942, Morehead va se faire remarquer en abattant trois appareils japonais. Endommagé après un atterrissage mouvementé, son chasseur sera rapidement remis en état et entièrement repeint pour les besoins des photographes de la propagande américaine accourus à Darwin afin d'immortaliser l'événement. Il faut dire qu'à l'époque, les bonnes nouvelles n'étaient pas légion ! Morehead, lui, deviendra un as aux 8 victoires. (AWM)

Curtiss P-40 E
8th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Port Moresby, Nouvelle-Guinée, octobre 1942

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 E
9th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Darwin, Australie, juillet 1942

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 E
9th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Darwin, Australie, mai 1942

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 E
8th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Darwin, Australie, avril 1942

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 E
9th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Port Moresby, Nouvelle-Guinée, décembre 1942
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 E
9th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Australie, 1942
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 K
7th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Port Moresby, Nouvelle-Guinée, 1943
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 K
7th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Nouvelle-Guinée, 1943
©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

◀ Ces Curtiss du 49th FG sont vus à Townsville où ils font étape lors de leur convoyage vers le nord de l'Australie, avec vraisemblablement pour destination finale Darwin où ils seront déployés pour contrer les raids japonais. (AWM)

▶ P-40 K « Scatter Brain » (l'étourdi) du *Captain* Manning, 7th *Squadron*, 49th FG.

Le 9th BS gagne « 4 miles drome » à la mi-novembre pour y être principalement chargé de la défense aérienne du secteur. Avec la fin de l'année, les lignes se figent bien que l'activité aérienne demeure soutenue. Désormais ce sont aux Japonais de subir et de devoir se défendre. Les premiers P-40 N sont livrés en décembre tandis que circulent des rumeurs de passage sur P-38 Lightning.

Alors que l'année 1942 s'achève, le 49th FG peut s'enorgueillir non seulement de 103 victoires aériennes, mais aussi et surtout d'être devenu une unité combattante de premier ordre parfaitement polyvalente, quelle que soit la mission assignée.

Il en va également de même des Australiens. Ceux du No. 77 s'illustrent le 23 novembre en s'imposant à un nouveau raid visant Darwin conduit de nuit (en fait au petit matin) par des G4M.

Un « Betty » est porté au crédit du *Squadron Leader* Richard Creswell. Cependant le *Squadron* n'aura guère l'occasion d'augmenter son tableau de chasse. En janvier 1943 les premiers Spitfire commencent à prendre la relève des Curtiss.

À cette époque les No. 75 et 77 sont renvoyés en Nouvelle-Guinée tandis que le No. 76 prend encore un peu de repos dans le nord, inscrivant une victoire de temps en temps.

Le 12 avril 1943, après un an de combat et au terme de 106 raids, l'aviation nippone conduit son ultime attaque sur Port Moresby. Et bien qu'elle continue à menacer Milne Bay une page se tourne pour les Curtiss P-40 porteurs d'étoiles ou de cocardes sur le blindage desquels s'est brisé l'élan japonais.

Cependant il a été également utile, bien que dans de moindres proportions, dans les Salomons où il a équipé le 68th FS rattaché au 347th FG qui prend ses quartiers à Guadalcanal en novembre 1942. Il y est rejoint en janvier 1943 par le 44th FS (18th FG). Au début du mois d'avril les Néo-Zélandais des No. 14 et 15 *Squadrons* néo-zélandais posent à leur tour les roues de leur Kittyhawk sur les pistes « Canal ». À ce moment les Japonais ont abandonné l'idée de reconquérir l'île et s'en sont même retirés. Leurs derniers contingents rembarqués le sont en février 1943, laissant désormais l'initiative aux Alliés. Cependant le 68th FS a eu son heure de gloire dès le 15 janvier quand, escortant des B-17 chargés de s'en prendre à un groupe de destroyers repérés au mouillage à Faisi (archipel des Shortland), il se heurte à une nuée d'hydravions de chasse biplan Mitsubishi F1M « Pete ». Les P-40 F s'en régalent puisque 9 sont revendiqués dont trois au seul *1st Lieutenant* Lloyd Huff. De retour sur la même zone, les 18 et 20 janvier, les Warhawk inscriront cinq nouvelles victoires avant que les « Pete » ne soient définitivement chassés des Salomons. En fin de compte le 68th FS est crédité de 36 victoires aériennes remportées sur P-40, 5 autres le seront encore sur P-38. Le 44th après des débuts en demi-teinte fait mieux puisque

Curtiss P-40 K

7th Fighter Squadron
49th Fighter Group
Nouvelle-Guinée, mars 1943

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

son total s'établit à 117,5 obtenu en moins d'un an avant son passage au P-38 toujours au sein du 18th FG. Parmi toutes les unités dotées de Warhawk, le 44th détient ainsi le record du plus grand nombre de victoires homologuées. Cinquante (50,5) d'entre elles l'ont toutefois été sur une courte période lors d'une série de combats qui s'est déroulée en juillet 1943, les P-40 M du Squadron assurant alors la couverture des débarquements opérés sur l'île de Rendova (Nouvelle Géorgie). Le 1er juillet, le 1st *Lieutenant* Elmer « Mel » Wheadon devient un as en une seule mission en envoyant au tapis 5 D3A « Val »: « Nous étions en patrouille à 5 000 pieds au-dessus de Rendova avec pour mission de couvrir la flotte. Soudain j'ai entendu notre leader le *Major* Westbrook (Robert B) hurler notre cri de guerre ; à ce moment j'ai vu tout un groupe de bombardiers en piqué qui dévalait du haut du ciel droit sur nous. Nous avons dégagé par la droite afin de prendre un peu de champ puis nous nous sommes lancés à leur poursuite et on en a descendu 7. Pour ma part j'en ai eu quatre. »

Il en rajoute un cinquième avant d'être pris à partie par les Zero de l'escorte. À court de munitions, il parvient malgré tout à rompre l'engagement et à rentrer à sa base sain et sauf.

Se partageant entre missions défensives et offensives le No. 15 *Squadron* de la « *Kiwi Air Force* » doté de nouveau Kittyhawk III enregistre quant à lui son premier succès en combat aérien le 6 mai quand son *Squadron Leader* Mike Herrick descend un Nakajima A6M-2 « Rufe ».

Rejoint dans les Salomons par le No. 14 *Squadrons* les « Kiwis » participent de concert à un grand combat qui le 12 juin oppose 90 chasseurs alliés à 120 appareils japonais dépêchés au-dessus des bases américaines pour tenter de perturber les préparatifs du débarquement qui se profile à Rendova. Les 20 Kittyhawk (8 du No. 14 et 12 du No. 15) revendiquent 6 Zero abattus tous au crédit du No. 14, dont deux pour le seul *Flight Lieutenant* Brown. Le No. 15 *Squadron* ne parvient pas au contact et en reste donc aux quatre A6M descendus le 7 juin, ultimes succès avant son retour en seconde ligne à Espiritu Santo. Le No. 14 demeure de ce fait seul en lice pour participer avec des Américains aux missions sur Rendova. Lors de l'action décrite par Elmer Whedon, Brown et ses camarades revendiquent de leur côté 7 succès certains et 3 probables. Deux P-40 sont perdus dont celui de Brown. Ce dernier qui au préalable a quand même obtenu sa troisième homologation peut néanmoins se parachuter. Il est récupéré par un PT-Boat après une infusion de quelques heures dans les eaux poissonneuses du Pacifique Sud. Deux jours plus tard, les hommes du *Squadron Leader* Quill conduisent au-dessus des têtes de pont un combat d'anthologie contre la chasse ennemie à 8 contre 40. Les Néo-Zélandais qui rapportent 5 victoires s'en tirent avec des plaies et des bosses, mais sans subir une perte.

Curtiss P-40 E

8th *Fighter Squadron*
49th *Fighter Group*
Dobodura, Nouvelle-Guinée, 1943

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Le *Sergeant* Nainr séparé de ses camarades passe toutefois un très mauvais quart d'heure dont il a fait le récit suivant : « Je volais en position de numéro 2 du *Squadron Leader* Quill. Soudain des traceurs ont fusé devant moi en passant au-dessus de l'emplanture de mon aile. Mauvaise limonade ; d'autant que mon chef a continué à voler sans réaction. Je suis resté avec lui tant que j'ai pu, mais j'ai fini par céder à mon instinct et je ne suis dégagé en effectuant un demi-tonneau. Je me suis ainsi retrouvé tout seul en face d'au moins 40 Zeke ! J'ai ouvert le feu sur l'un d'entre eux, mais j'ai immédiatement été pris à partie par deux autres. Nouveau demi-tonneau, je me dégage encore une fois et joie ils ne sont plus que 10 à mes trousses, et un dans ma ligne de mire. Cette fois, il en « prend », mais pas suffisamment pour l'abattre. Il se défile en fumant tandis que les autres rappliquent. Rebelote, j'ai encore une fois la tête en bas. Quand je me rétablis, j'en ai deux sur ma trajectoire volant en formation serrée. Je tire sur eux sans observer de résultat. En fait, encore une fois, je n'ai pas le temps de bien voir, car j'ai été touché à mon tour. Un obus fait un joli trou dans mon aile de gauche. Cette fois des vapeurs d'essence commencent à envahir l'habitacle. La bonne nouvelle dans tout ça, c'est que le dernier Zero sur lequel j'avais tiré commence à fumer blanc puis noir! Je n'ai pas eu tout le temps que j'aurais souhaité pour le voir tomber dans l'océan. Cependant quand j'ai pu de nouveau regarder dans sa direction, il n'était plus là. Sur la mer, en revanche, à 4 000 ou 5 000 pieds plus bas, il y avait des débris et de l'essence enflammée. Celui-là au moins ne rentrerait pas chez lui. De toute façon les copains étaient encore nombreux à me tourner autour. J'en ai compté 6 avant qu'une douzaine d'autres ne se ramène. » Finalement, Nainr trouvera la faille et il parviendra en piquant à la verticale à fausser compagnie aux Japonais.

À la mi-juillet le No. 14 *Squadron* est relevé par le No. 16 qui à son tour le sera par le No. 17. Ces derniers toutefois ne connaîtront pas les mêmes succès au moins au niveau des victoires aériennes.

Cependant le Pacifique est immense. Dans le nord, loin des touffeurs tropicales, des combats ont également lieu aux marches du continent américain.

LES FAUCONS DES NEIGES

Le 28th *Composite Group* destiné à servir en Alaska est activé en Californie le 1er février 1940. Lorsque la guerre éclate dans le Pacifique, cette formation basée à Elmendorf Field dispose d'un *Squadron* de bombardiers lourds, le 36th BS équipé de B-18 A, et d'un *Squadron* de chasse le 11th FS volant sur P-40. Le 73rd BS sur Digby (B-18) opère également de façon autonome. La faiblesse de ces moyens commande une rapide montée en puissance, nécessaire pour parer à toutes éventualités. Dans les premières semaines de 1942, les renforts vont affluer dans le secteur. Les premiers prendront la forme d'un contingent supplémentaire de P-40. Avec lui arrive le 77th BS équipé de B-26 A. En février les P-40 aux ordres du *Captain* John Chennault (le fils de...) sont intégrés au sein de la nouvelle 11th AAF. Ils y sont bientôt rejoints par d'autres qui remplacent en partie les P-36 du 18th FS entre temps arrivés sur place.

Avec le printemps, des P-38, des P-39 et quelques bombardiers lourds LB-30 et B-17 ont également rejoint l'Alaska juste à temps pour faire face à la pince septentrionale baptisée « AL » du gigantesque plan « MI » concocté par l'Amiral Yamamoto pour s'assurer la maîtrise du Pacifique central. Ce plan sombrera comme on le sait à Midway sous les coups des bombardiers en piqué de l'US Navy. Cependant l'Army Air Force va s'opposer en Alaska aux missions de diversion conduites en particulier contre Dutch Harbor par un groupe aéronaval ennemi. Celui-ci est regroupé autour des porte-avions *Junyō* et *Ryūjō* aux ordres de l'amiral Hosogaya Boshirō.

Le 3 juin, les avions embarqués portant l'emblème du soleil levant attaquent Dutch Harbor. Faute d'un système d'alerte et de communication fiable, les P-40 stationnés à moins de 100 km ne décollent même pas ! Cependant au cours de l'après-midi, une patrouille descend tout de même un hydravion de reconnaissance E8N « Dave ». Le lendemain l'*Alaskan Air Command* mobilise

▲ Sourire carnassier venu du froid pour ce P-40 du 11th FS !

contre l'escadre nippone repérée la veille tous les moyens à sa disposition. Depuis la fin mai, le 11th FS entretient un détachement à Unmak, une base avancée à partir de laquelle il participe à l'escorte des Marauder et autres B-17 qui tentent sans succès de s'en prendre à la flotte ennemie. Cependant profitant d'une accalmie, Hosogaya lance en début d'après-midi une nouvelle fois ses avions à l'assaut des installations américaines. C'est presque par hasard s'ils tombent sur quatre P-40. Cette rencontre fortuite débouche sur une véritable bataille aérienne. Trois « Val » et un « Zero » sont portés au crédit des défenseurs qui dans l'affaire perdent deux Curtiss et un pilote, dont on ne trouvera plus jamais la moindre trace. Arrivé à Unmak, juste après la bataille, Chennault trouve ses hommes au comble de l'excitation. Il ne peut dans ces conditions qu'avaliser le nom puis l'emblème sélectionné par son *Squadron* victorieux « The Aleutian Tigers » ! Quelques jours plus tard, les premières têtes de tigre stylisées sont peintes à l'avant des P-40 E placés sous son commandement.

Poursuivant l'exécution de son immense dessein stratégique, avant de se retirer, la Marine impériale s'empare sans combat des îlots de Kiska et Attu évacués préventivement par leurs adversaires. Pointes extrêmes de l'avancée nippone vers le Nord et l'Ouest, ces deux bouts de terre revêtent un caractère plus symbolique que véritablement stratégique. En tant que tels, ils vont cristalliser néanmoins pendant près d'un an sur terre, sur mer et dans les airs les efforts des uns pour les reconquérir, des autres pour les défendre. Dans tous les cas cela implique une chaîne logistique solide que des Japonais vont s'épuiser à établir sans jamais y parvenir. Afin de se rapprocher de ces cibles, les P-40 des 11th et 18th FS ainsi que les P-38 du 54th FS gagnent donc le 12 septembre Adak où stationnent déjà un *Squadron* de P-39 et les Kittyhawk des No. 14 et 111 *Squadrons* canadiens. Assurant la couverture des B-17 et des B-24, ils réalisent deux jours plus tard un raid dévastateur visant les établissements ennemis sur Kiska. Ramenés à Unmak les 2 *Squadrons* de P-40 et celui de P-38 y sont alors regroupés sous l'égide du 343rd FG dont le commandement est confié nouvellement promu *Lieutenant Colonel* Chennault. Ce dernier et le *Squadron Leader* canadien Kenneth Boomer du No. 111 revendiquent chacun une victoire remportée le 25 septembre, lors d'un nouveau raid accompli dans le cadre du « Kiska Blitz ». Cette victoire qui s'ajoute au A6M-2 N déjà portée au crédit de Boomer lors de la précédente mission clôture l'année des chasseurs au moins au niveau du score, blizzard et nuit polaire mettant un terme aux expéditions punitives. Ce temps plus calme permet au 344th FS de rejoindre l'équipe de Chennault. Cependant, en plein cœur de l'hiver, les Alliés pour éviter que leurs adversaires ne le fassent avant eux, établissent une base sur l'île volcanique d'Amchikta à 80 km seulement de Kiska. Les occupants de cette dernière position ne peuvent que réagir à l'ouverture de la piste qui intervient à la mi-février 1943. À plusieurs reprises, des hydravions de chasse A6M-2 viennent bombarder et mitrailler les équipes de *Seabees* chargées de sa construction. L'arrivée des nouveaux P-40 K du 18th FS met un terme brutal à ces incursions. Deux jours après leur arrivée, ils abattent le 18 févier deux « Rufe » reconquérant ainsi la supériorité aérienne dans la région. Avec les premières longues journées du printemps 1943, les pilotes du 343rd FG se préparent de nouveau à en découdre. Cet espoir sera rapidement déçu. La reprise de Attu en mai bien qu'entraînant des accrochages sévères au sol, se réalise sans la moindre opposition aérienne. Kiska est ensuite réoccupée en août sans aucun combat, les Japonais ayant sagement évacué la place. En définitive et bien que la guerre sous ces hautes latitudes soit loin d'être terminée, le général Hiver continuera pour les aviateurs de Chennault à se montrer un adversaire plus dangereux que les amiraux de l'état-major impérial.

En Asie et du Nord au Sud du Pacifique, pendant toute cette période éprouvante où monte puis retombe un tsunami japonais qui entame alors nettement son reflux le Curtiss P-40 a fait face au soleil levant. Il l'a même l'a fait plutôt efficacement si on en juge par la déculottée que prendront les Sptifire engagés en mai 1943 pour la défense de Darwin. Tâche dont s'étaient jusque-là acquittés à moindre coût les braves vieux Hawk « Yankee » ou « Aussie ».

C'est sur ce constat qu'au début de l'été 1943 s'amorce pour le P-40 une fin de carrière inévitable. Toutefois celle-ci, contrairement à ce qu'on croit généralement, n'aura rien d'un effacement honteux. Le « Hawk » sera en effet utilisé jusqu'aux derniers jours du conflit. S'il n'apparaît plus forcément à la une des journaux ou en tête des communiqués, son intervention au détour d'une vallée perdue sera jusqu'au bout source de réconfort pour ceux qu'il vient appuyer et de terreur pour ceux d'en face. ■

◀ Kittyhawk *Mk. I* du No. (RCAF) 111 *Squadron* en train d'être ravitaillés à Patricia Bay, Colombie-Britannique. Ce *Squadron* sera déployé plus tard en Alaska au côté des Américains de la 11th AAF.

4 ACTE FINAL

1943-1945 LE « VIEUX » SOLDAT

En juin 1943, le P-40 vole dans le monde entier sous les couleurs d'au moins 12 forces aériennes. Plus de 1 600 appareils sont alors déployés outre-mer par l'USAAF. De leur côté, les forces du Commonwealth et les Soviétiques en mettent plusieurs centaines en ligne. À cette époque, ce sont donc près de 2 500 Hawks qui se trouvent engagés face aux forces de l'Axe.

FAUCONS ROUGES

En service au sein de l'aviation de l'armée (*Voenno-Vozdushmiy Sily,* en abrégé VVS), de la défense aérienne (*Voyska protivovozdushnoy oboronystrany*, en abrégé PVO) et de la Marine (*Aviatsiya Voenno Morskogo Flota*, VMF), le chasseur de Curtiss a été engagé sur tous les fronts où a combattu l'Armée rouge. Toutefois il ne s'y est jamais trouvé massé en nombre suffisant pour faire la différence à lui seul. Rarement plus de deux régiments de chasse (*Istrebitelnyi Aviatsionnyi Polk* en abrégé IAP) l'on mit en œuvre simultanément dans une même zone. Leur présence a donc chaque fois été limitée à moins d'une centaine d'exemplaires disponibles lors des batailles de Moscou, Stalingrad ou Koursk et jamais davantage si on considère l'aspect naval pour harasser les Allemands en mer Noire ou protéger les convois en Mer des Barents. Les pilotes soviétiques considéraient généralement leurs Curtiss comme supérieurs non seulement à leurs appareils de première génération I-16 ou I-153, mais également au Hawker Hurricane d'importation. Le P-40 avait à leurs yeux de grandes qualités, mais aussi de grands défauts. À ce titre, il a constitué en ce qui les concerne un bon appareil de transition entre les modèles périmés évoqués plus haut et les Yak-9 et LaG-5 qui viendront ensuite ou même les P-39, qu'ils ont adorés. S'il entre en service au moment du siège de Moscou, cinq mois après le début de conflit, les Hawk seront toujours présents en première ligne (bien qu'en nombre réduit) le 9 mai 1945, jour où pour les Soviétiques a été actée définitivement la capitulation sans condition du Reich allemand. Les premiers H-81 achetés par l'URSS et payés cash lui sont livrés en septembre 1941, soit deux mois avant que ne lui soient accordées les dispositions du prêt-bail ! Il s'agit de vingt P-40 CU et d'un « G », ce dernier étant un CU doté d'ailes de Tomahawk II (armé de quatre mitrailleuses légères). À la même époque, un lot de Tomahawk II rétrocédé

▲ Sur le Front de l'est aussi, les Curtiss ont rendu de grands services, ici un P-40 F engagé en 1943 par les Soviétiques en Carélie. Au premier plan les pilotes en pleine réflexion stratégique.

Sauf mentions contraires, toutes photos : US Nara et archives publiques américaines.

par la RAF est débarqué à Arkhangelsk. Dotés d'armes (Calibre 303) et d'équipements britanniques, ces appareils sont versés au 27 ZAP, un régiment de soutien jouant au sein des VVS à la fois le rôle de dépôt général et celui d'unité d'instruction avancée. Le 27e est mis sur pied à Kadnikov (Oblast de Vologda) durant l'été 1941, spécialement pour recevoir des matériels étrangers : Hurricane et Tomahawk pour l'essentiel. À partir de cette unité mère, les Curtiss porteurs de l'étoile rouge vont ensuite se déployer en premières lignes au sein de quatre régiments précurseurs les 126, 154, 159 et 964 IAP.

Ceux qui ont eu à connaître ces premiers Hawks lors de leur formation ont pu louer leur rusticité et leur solidité. Cette dernière qualité ayant un caractère particulièrement important dans un processus d'écolage durant lequel les accidents sont nombreux. C'est ainsi qu'en 14 mois d'utilisation le 27 ZAP ne réforme que cinq appareils considérés comme définitivement inutilisables sur les 25 qu'il a exploités pendant cette période. Prévue pour reprendre la même mission avec des Kittyhawk à compter de juillet 1942, l'unité est pourtant dissoute deux mois plus tard.

Premier formé au cours de l'automne précédent, le 126 IAP a très rapidement rejoint le front. Ses pilotes après avoir combattu sur Polikarpov I-16 puis MiG-3 démontrent leur parfaite aptitude à maîtriser leur nouveau chasseur américain. Ils sont ainsi déclarés opérationnels au bout de trois semaines de prises en main pour être affectés, sous les ordres du Major Vassily Mikhailovich Naydenko, au front ouest, dans le secteur de Kalinine. Sous la houlette de ce chef expérimenté au palmarès déjà bien rempli par quatre guerres conduites au cours des 5 années précédentes, le *Polk* se distingue. Entre le 25 octobre 1941 et le 25 avril 1942, il réalise des centaines de sorties, essentiellement pour défendre l'espace aérien de la capitale soviétique menacée par l'avance allemande. Il remporte 29 victoires pour la perte de quatre de ses appareils et de deux de ses pilotes. Cependant, le froid se révèle aussi un adversaire aussi coriace que la Luftwaffe et la Wehrmacht réunies. Onze de ses Tomahawk IIB sont ainsi détruits à la suite d'accidents imputables à l'hiver russe, durant lequel des températures proches de -40°C gèlent l'huile et les liquides hydrauliques (voire l'antigel lui-même !) provoquant parfois l'explosion des radiateurs !

Le 126e essuie dans une large mesure les plâtres et ses équipes techniques vont s'attacher à mettre aux standards soviétiques le chasseur capitaliste qui leur a été confié. Les batteries, les pneumatiques et les fluides hydrauliques sont remplacés par des produits de l'industrie d'État. Les avions sont vidangés tous les soirs et on s'efforce de limiter leur stationnement en plein air. Néanmoins, le manque de pièces détachées et les difficultés d'approvisionnement en matière de munitions font qu'au printemps 1942, malgré tous les efforts consentis, la disponibilité du régiment s'effondre ; à la mi-janvier, il ne dispose déjà plus que de 9 avions opérationnels, et encore, pas en même temps. Au-delà de ces contingences les pilotes apprécient les qualités du P-40 parfaitement apte à s'imposer en combat tournoyant face au Bf 109 E et F. C'est ainsi qu'au cours de ce terrible mois de janvier (l'un des plus froids de toute la guerre à l'Est) sur onze avions revendiqués cinq sont des Messerschmitt, sans perte côté soviétique. Toutefois, l'appareil demeure mal connu des servants de l'artillerie antiaérienne de l'Armée rouge qui ouvre souvent le feu à son passage et parvient même à abattre un Tomahawk (sans mal pour son pilote). En mai 1942, le 126 IAP est rééquipé avec des P-40 E. Du passage du H-81, les Soviétiques retiennent un avion confortable, solide, disposant d'une puissance de feu appréciable, d'une très bonne maniabilité et d'un excellent rayon d'action. Au rang de ses faiblesses notoires figurent sa vitesse, ses modestes qualités de grimpeur, son accélération faiblarde et son plafond insuffisant. Pour autant ils apprécient sa vitesse en piqué. Afin de tirer le meilleur parti de leur machine, ils développent des techniques de combat assez voisines de celles mises en œuvre par les Américains contre des Japonais, que plusieurs pilotes du *Polk* ont d'ailleurs affrontés à Khalkhin Gol en 1939. Parmi ces « moustachus », qui ont ouvert leurs scores sur I-16 ou MiG-3, plusieurs seront victorieux aux commandes du Hawk. C'est le cas du lieutenant Stepan Grigorovich Ridnyi qui au moment de sa mort survenue au combat, le 17 février 1942, en est à 9 victoires personnelles et 17 partagées (dont 5 sur P-40), mais également de son camarade Vladimir Grigorevich Kamenshchikov, dont le compteur affiche selon les mêmes termes 7 et 10 succès. Le major Naydenko peut quant à lui faire état d'un honorable 5 et 11, bien qu'une partie de ce tableau de chasse ait été constitué avant-guerre, en Espagne, en Mongolie et en Finlande. Les trois seront élevés au cours du conflit à la dignité de héros de l'Union soviétique.

◤ Certains travaux de peinture sont plus agréables que d'autres ! Ici, le P-40 K-5 du 26th FS (51st FG) affecté au *Major* Edward Nollmeyer, servant Chine en 1943.

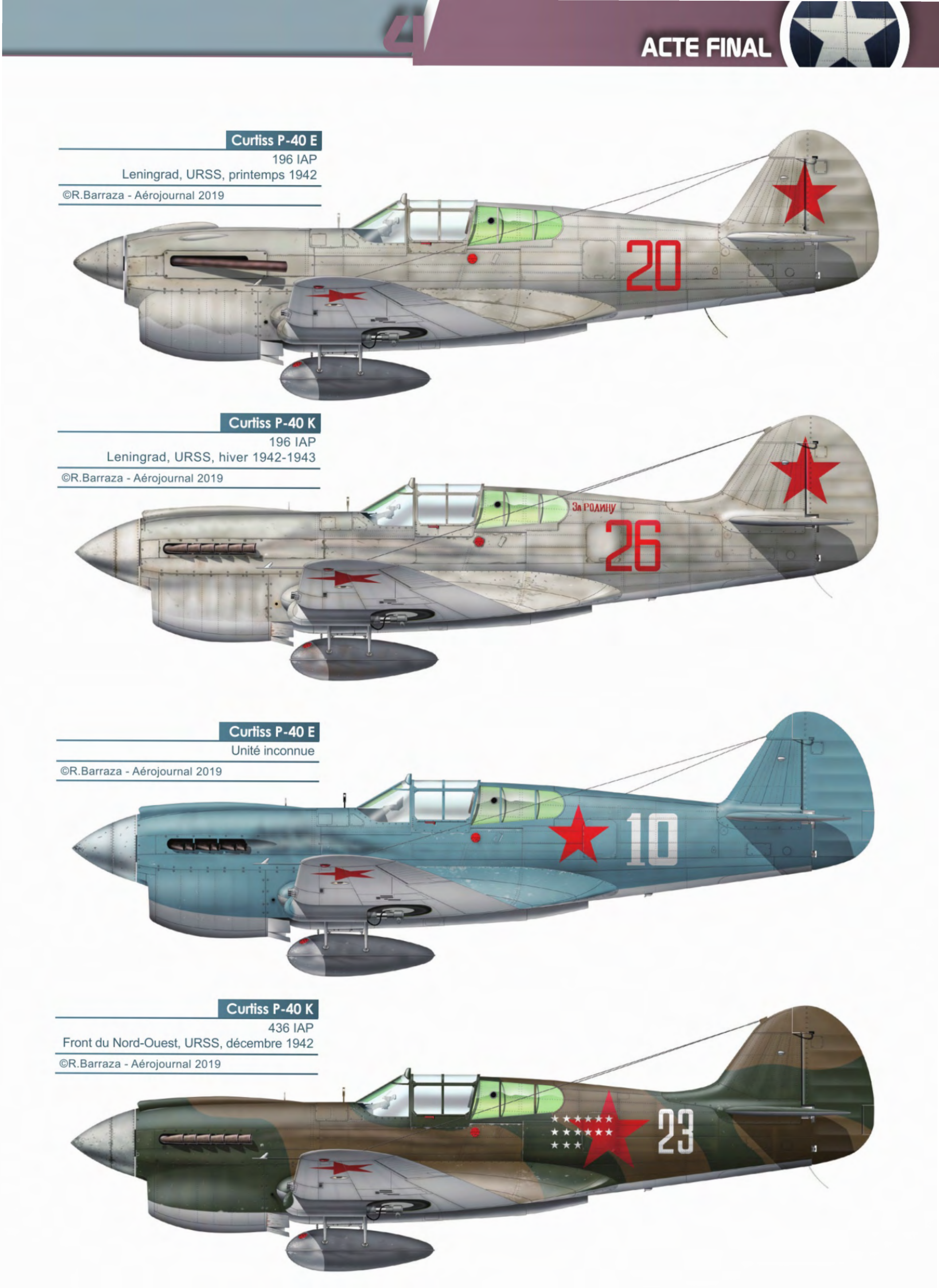
▲ P-40 M-10-CU soviétique (sous-lieutenant Ruevin, 191 IAP) capturé par les Finlandais après un atterrissage forcé sur un lac gelé le 27 décembre 1943. On remarque les trois radiateurs caractéristiques des H-87 : huile au centre, et glycol à droite et à gauche. (Archives de guerre Finlandaises)

Dans les semaines qui suivent sa transformation sur H-87, le 126e reprend peu à peu des forces alors que l'étau ennemi se desserre largement autour de Moscou. Durant l'été, profitant de l'important rayon d'action de ses Curtiss, il est chargé d'escorter des avions de transport entre la capitale historique et Kuybyshev (Samara) choisie par le régime pour devenir une sorte de Bordeaux à la sauce Tatar, une capitale alternative au cas où Staline soit contraint de déménager en hâte ! La fin du mois d'août marque le retour du régiment aux choses sérieuses. Il est en effet affecté au front ouest, dans le secteur de Stalingrad, au pire moment de l'offensive allemande visant à s'emparer de cette ville chargée de symboles. En quatre mois et un peu plus d'un millier de sorties, il revendique 36 succès (dont 23 Bf 109 F) pour la perte de treize Curtiss et de sept pilotes. Les autres épuisés doivent être renvoyés à l'arrière pour une période repos. Le 5 septembre constitue la pire journée de l'engagement du 126e qui raye quatre Kittyhawk de ses tableaux de service pour seulement trois victoires obtenues en retour. L'un des deux P-40 perdus à l'ennemi ce jour-là (les autres l'ayant été sur accident) est celui du *Polkovnik* Naydenko (pas encore colonel, cependant chef de corps). Ayant pu se parachuter, mais grièvement blessé, il devra être amputé ce qui n'empêchera pas ce diable d'homme de revenir piloter un chasseur en première ligne avant la fin du conflit... Quoi qu'il en soit, le 126 IAP abandonne alors définitivement son matériel d'importation pour être doté de LaG-5 au tournant de l'année 1943. Entre-temps, plus au nord, d'autres unités équipées de Curtiss ont été formées et engagées au combat.

C'est le cas du 154 IAP qui après sa transformation sur Tomahawk au sein du 27 ZAP, gagne dès le 26 novembre 1941 le front de Leningrad. Rejoint quelques semaines plus tard par le 159 IAP, il s'y trouve chargé d'escorter de concert les avions ravitaillant la ville assiégée. À plusieurs reprises des Bf 109 tentent de s'approcher des PS-84 (des DC-3 plus tard renommés Li-2). Le 5 décembre, trois Messerschmitt sont ainsi abattus pour la perte d'un P-40. Son pilote, le capitaine Petr Andreievitch Pilyutov (crédité en retour de 2 victoires) est indemne. Cette performance sera toutefois éclipsée par celle du capitaine Alexei Vassilievich Chrikov qui, le mois suivant, descend un He 111 par abordage volontaire. Il inaugure ainsi brillamment la mode du « taran » sur P-40 qui connaîtra un certain nombre d'adeptes.

À la fin de l'hiver, les P-40 E commencent à remplacer les Tomahawk au sein des deux régiments toujours en charge de la couverture du pont aérien. Reste que le manque chronique de moteurs de rechange et de pièces détachées se fait cruellement sentir, d'autant que les gars de la VVS ont pris l'habitude de voler en permanence avec la manette des gaz enfoncée jusqu'en butée. Dans ces conditions, les Allison s'usent à une cadence alarmante. L'idée est alors proposée d'installer à la place de ces mécaniques capitalistes d'honnêtes moteurs socialistes Klimov M-105 P et M-105 R qui, entres autres qualités, outre leur compatibilité avec la cellule, sont disponibles en grand nombre ! La transformation préconisée est aussitôt réalisée. Elle s'accompagne de l'installation d'une hélice VISh-61 et de la suppression des pipes d'échappement remplacées par un tuyau collecteur d'aspect très « kolkhozien ». Le tout contribue à réduire notablement les performances de l'appareil dont quarante exemplaires sont néanmoins modifiés d'après ce schéma. Pris d'une frénésie d'innovation, l'atelier transforme même en biplaces deux de ces hybrides.

En fin de compte, le *Polkovnik* du 154 IAP, à l'origine de cette métamorphose à la Frankenstein, préfère dans un grand élan de fraternité communiste laisser partir ces mulets aux camarades du 196 IAP tout juste activé. Quoi qu'il en soit les 154 et 159 IAP continueront d'utiliser des P-40 E standards de plus en plus fréquemment en configuration chasseur-bombardier jusqu'au début de l'automne 1942. Les deux régiments deviennent ensuite officiellement unités de la Garde et sont transformés sur Yak-7b et LaG-5 respectivement. D'autres régiments, comme le 436 IAP, sont alors activés. Ce dernier doté de P-40 K va se distinguer dans secteur de Stalingrad alors très disputé.


Curtiss P-40 E
196 IAP
Leningrad, URSS, printemps 1942
©R.Barraza - Aérojournal 2019
20
Curtiss P-40 K
196 IAP
Leningrad, URSS, hiver 1942-1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019
За РОДИНУ
26
Curtiss P-40 E
Unité inconnue
©R.Barraza - Aérojournal 2019
10
Curtiss P-40 K
436 IAP
Front du Nord-Ouest, URSS, décembre 1942
©R.Barraza - Aérojournal 2019
23

◀ P-40 en route pour l'URSS, via l'Iran et le Caucase. On distingue à l'arrière-plan des P-39 et des A-20 abondamment fournis aux Soviétiques.

Encore plus au nord, le P-40 se révèle également très utile aux VVS. Afin de protéger le port de Mourmansk libre de glace toute l'année et en conséquence utilisé à sa pleine capacité pour acheminer l'aide alliée, le 147 IAP est équipé en 1941 dans un premier temps de Hurricane et de Tomahawk. Le régiment est réorganisé en avril suivant. Il devient alors lui aussi une unité de la Garde et prend la dénomination de 20 GvIAP. Affecté au front de Carélie, il bénéficie d'une dotation mixte où se côtoient H-81 et H-87.

L'action la plus mémorable de l'unité est à mettre au crédit de son officier politique : le 8 avril 1942 le lieutenant Aleskei Khlobystov sûr de sa bonne étoile (rouge) et de la solidité proverbiale de la voilure du Hawk se paye deux « taran » de suite lors de la même mission, sectionnant successivement le fuselage de deux Bf 109 avec le bout de l'aile droite de son Tomahawk ! Il rentrera à la base sans problème. L'aile changée, l'avion revolera dès le lendemain ! Le 14 mai, à l'issue d'une passe frontale, l'intrépide lieutenant entre de nouveau en collision avec un Bf-109. Bien que l'on ignore le caractère volontaire ou non de cette manœuvre, l'homologation (indiscutable) lui est accordée, mais elle s'accompagne cette fois d'un séjour prolongé à l'hôpital. Revenu prendre sa place au milieu de ses camarades, il trouvera la mort au combat le 13 décembre 1943, peu de temps avant que son régiment ne soit doté de P-39 N, en remplacement des P-40 à bout de souffle. Le 20 GvIAP a conservé ses Curtiss pendant 24 mois. Il signe ainsi le record des unités de la VVS en la matière.

Pendant cette période, 63 P-40 ont été perdus ou ont dû être réformés dont la moitié (35) des suites directes d'un combat aérien. Unité sœur, le 19 GIAP intervenant dans le même secteur est doté partiellement avec des H-87. Il entre en action en mai 1942 avant de passer complètement sur des versions évoluées du P-39 à l'automne 1943. Ayant disposé d'une dotation de 30 P-40 E et K, seulement la moitié devra être rayée des contrôles en 18 mois d'opérations dont un seul sur accident soit un des taux d'attrition les plus faibles de toute l'aviation de chasse soviétique.

Sur le comportement de l'appareil au combat, Nikolay Gerasimovich Golodnikov qui a effectué à son bord, au sein du 20e de la Garde, une cinquantaine de missions et a participé à une douzaine d'engagements directs contre la Luftwaffe souligne les points suivants : « Compte tenu des contraintes tactiques prévalant sur notre front, le Tomahawk faisait jeu égal avec le Bf 109 F. Les Kittyhawk

Curtiss P-40 E
29 GIAP
Leningrad, URSS, automne 1942
©R.Barraza - Aérojournal 2019

étaient sans doute meilleurs. Ce n'est qu'à la fin de 1943 que nos ennemis ont pu disposer de machines pouvant le surpasser. Toutefois leur marge de supériorité n'était pas énorme et bien piloté, un P-40 pouvait toujours constituer un adversaire dangereux pour un Fw 190. »

Dans la zone d'opérations des 19 et 20 GvIAP, ont également été déployés les 152 et 760 IAP dont la tâche consiste alors à protéger des attaques aériennes la voie de chemin de fer stratégique « Kirov », reliant Mourmansk au cœur de la *Rodina* (Patrie). Durant l'hiver 1944, les bombardiers allemands se révèlent particulièrement actifs dans cette zone sur laquelle ils conduisent plus de 100 raids d'inégale importance. L'entrée en scène des deux régiments de chasse, le second doté partiellement de LaG-3 met un terme rapide à ce petit « Blitz ». Par la suite, les H-87 seront utilisés du fait de leur important rayon d'action pour escorter des Chtourmovik conduisant à leur tour des missions sur les arrières de l'ennemi.

Avec la dissolution du 27 ZAP, sa mission d'instruction est reprise par le 6 ZAP et le 14 ZAP basés à Ivanovo. En parallèle, ces *Polk* de soutien sont chargés du convoyage vers les unités combattantes des machines livrées par Mourmansk. À la même époque (automne 1942) sont créés des régiments spéciaux de convoyage. Il s'agit des 1 et 5 ZIAP, chargés d'amener à pied d'œuvre des appareils pris en compte sur des terrains étrangers essentiellement en Alaska. Ils doivent ensuite leur faire emprunter la route du nord dite (ALSIB) à travers la Sibérie. Cependant avec deux P-40 K perdus en cours de route sur un lot de 7 pris en charge dès la première livraison, une évidence s'impose : le jeu n'en vaut pas la chandelle. La route est fermée après que 48 Warhawk seulement l'aient empruntée. L'itinéraire sud au départ d'Iran et à travers le Caucase bien que plus long sera désormais privilégié.

C'est dans ce cadre qu'est activé le 25 ZAP stationné près de Bakou. Il est chargé de réceptionner les appareils, d'entraîner les pilotes et de les renvoyer les uns et les autres au plus tôt vers les premières lignes.

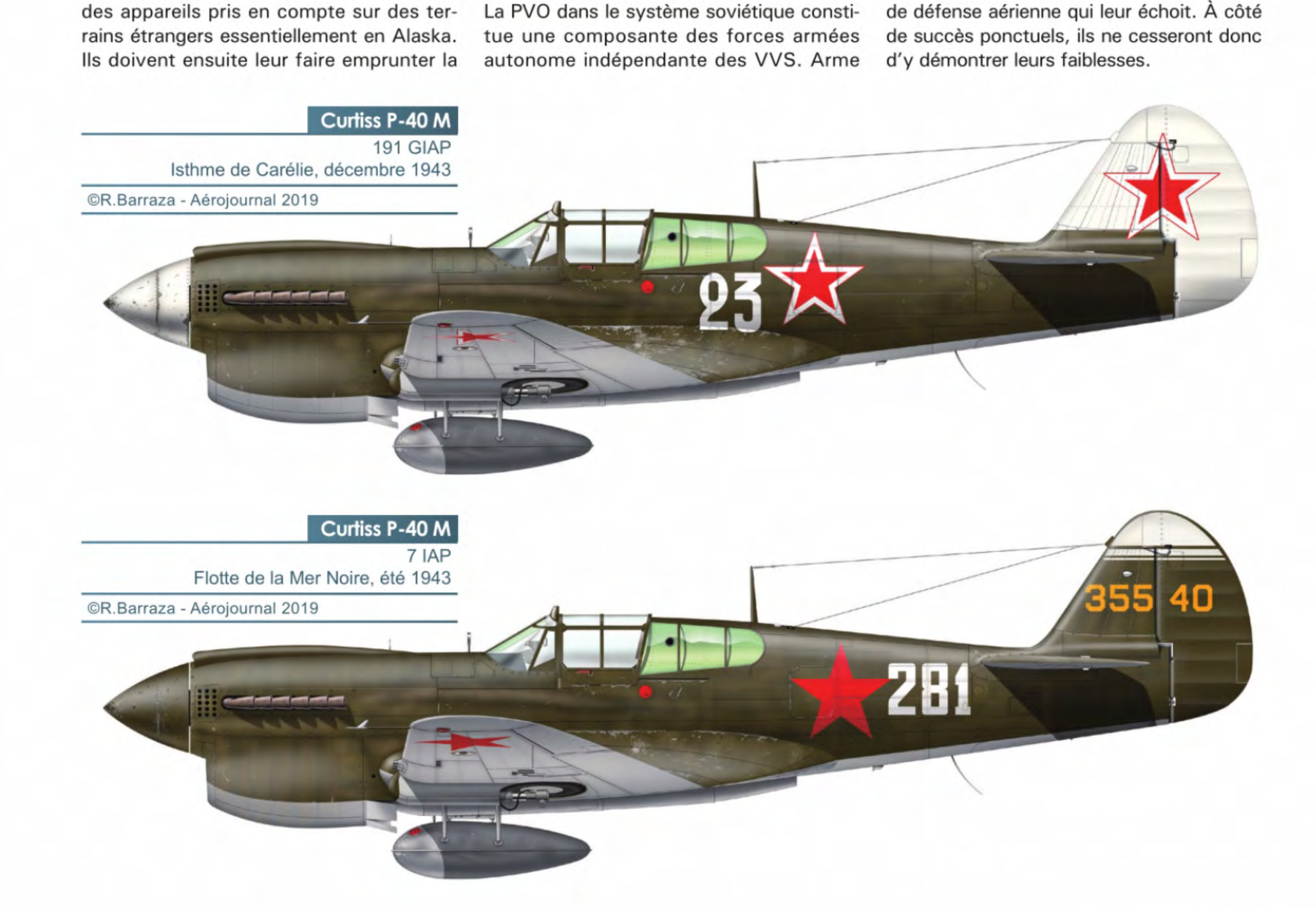
Ainsi formé, le 45 IAP rejoint le front de Kuban en février 1943. En moins de deux mois ses P-39 et P-40 E revendiquent 118 appareils ennemis détruits pour la perte de huit Airacobra et de deux Curtiss. Cependant s'agissant de ces derniers, les aviateurs se plaignent de plus en plus de leurs performances limitées. Une solution s'impose à l'instar de ce qui se pratique entre l'US Navy et l'USMC, la VVS se propose donc d'offrir ses chasseurs déficients à la défense aérienne, la PVO. Il est pourtant évident qu'un mauvais grimpeur disposant d'un plafond relativement faible ne peut constituer une panacée.

AVEC LA PVO ET LA FLOTTE

La PVO dans le système soviétique constitue une composante des forces armées autonome indépendante des VVS. Arme défensive par nature, elle demeure durant toute la Seconde Guerre mondiale la parente pauvre en matière d'attribution.

Les premiers Tomahawk sont pourtant déclarés opérationnels au sein de la PVO dès le mois d'octobre 1941. Sans régiment de rattachement, ses deux douzaines de H-81 dépendent directement de l'état-major du 6e corps aérien chargé de la défense de Moscou. Au premier semestre 1942, deux régiments sont activés et postés à Arkhangelsk et Volgoda, tandis que le 7e corps défendant Leningrad reçoit une poignée de P-40 E. Ce modèle est également présent bien que de façon tout à fait marginale au sein du 6e, déplacé de la périphérie d'une capitale désormais moins menacée, vers les rives de la Volga sur lesquelles semble se focaliser la Luftwaffe.

À la fin de l'année, moins d'une centaine de P-40 sont en service dans la PVO. Ils seront 181 six mois plus tard et 357 un an après et leur nombre doublera encore pour atteindre un pic en juin 1944 avec 745 appareils en ligne. Certes ce développement s'appuie sur des versions évoluées du vieux chasseur en particulier ses variantes L, M et N. Celles-ci n'en demeurent pas moins affectées par les limitations en matière de vitesse ascensionnelle qui ont nui au P-40 depuis ses débuts. La PVO en quête d'intercepteur se retrouve donc à gérer près d'un millier de chasseurs bombardiers impropres par bien des aspects à la mission de défense aérienne qui leur échoit. À côté de succès ponctuels, ils ne cesseront donc d'y démontrer leurs faiblesses.



Ils s'avèrent ainsi incapables de mettre fin aux missions de reconnaissance à haute altitude conduites par la Luftwaffe au-dessus du territoire soviétique. Le Kremlin en sera réduit pour y parer à réclamer la livraison dans l'urgence de quelques Spitfire *Mk. IX*. De même, la demi-douzaine de P-40 chargée (avec des Yak 9) de protéger la base Poltova servant de pivot aux missions navettes entreprises en 1944 par l'USAAF ne pourra s'opposer le 23 juin 1944 au raid conduit par une grosse formation de He 111 des KG 53 et 55. Particulièrement bien menée, cette attaque aboutit à la destruction d'une cinquantaine de B-17 de la 8th AAF. À la décharge des pilotes de la 310 IAD PVO on relève que l'opération allemande s'est déroulée de nuit ! Alors s'il n'est pas intercepteur le P-40 n'est pas davantage un chasseur de nuit. Il est donc injuste de lui imputer le désastre de Poltova ou de critiquer son impuissance à s'opposer ailleurs aux missions réalisées nuitamment par la Luftwaffe, qui cible les chemins de fer approvisionnant les fronts ukrainien et biélorusse. Certaines unités se distingueront pourtant. C'est le cas 9e corps responsable en 1944 de la défense de Kiev dont le détachement de P-40 sera chargé au profit de la DCA de bombarder les formations ennemies au moyen d'engins éclairants. C'est une mission dont il s'acquittera, semble-t-il, avec succès. À la fin de la guerre, plus de 400 Hawk servent encore au sein des unités de la PVO dans les rangs de laquelle ils ont remporté en moins de quatre ans 255 victoires homologuées.

L'Aéronautique Navale Soviétique – VMF – sera chronologiquement le dernier service à percevoir des Curtiss et n'en touchera en tout et pour tout que 360. Unanimement désignés Tomahawk, les H-81 et H-87 rejoignent la flotte du nord au printemps 1942. La tâche qui leur sera d'abord confiée consiste à escorter les convois amenant la manne du prêt-bail dans les ports du Grand Nord. Ils devront donc s'opposer aux prédations opérées par les *Torpedoflieger* et autres *Kampfgruppen* de stationnés en Norvège. Le 2 GvSAP (régiment mixte de la Garde, comprendre doté de deux ou plusieurs types d'avions) étrenne ses P-40 E « Tomahawk » au combat pour la première fois en mai. Son chef de corps, le lieutenant-colonel Boris Feoktistovich Safonov, se distingue ainsi le 17 en descendant un Ju 88. Élevé deux fois au rang de Héros de l'Union soviétique le 16 septembre 1941 d'abord et le 27 mai 1942 ensuite, Safonov disparaît trois jours plus tard, le 30, en défendant le convoi PQ-16. Il est crédité le jour de sa mort de trois victoires supplémentaires portant son total à 26, dont six en coopération. À la mi-août, le régiment entame sa conversion intégrale sur P-39. Il faudra attendre cependant le printemps suivant pour que cet objectif soit atteint. C'est juste le temps qu'il faut au sergent-chef Bokyi de devenir un as sur P-40.

Après avoir caressé vainement l'espoir de recevoir une centaine de P-38 et le double de P-40 lors de l'entrée en guerre de l'URSS la VMF ne verra jamais la dérive du moindre Lightning (ou plus exactement d'aucun acquis légalement... mais c'est une autre histoire) et ne recevra ses Curtiss qu'au compte-gouttes avant qu'en 1943 les vannes ne s'ouvrent plus largement. En octobre, le 78 IAP est ainsi constitué et doté intégralement de « Tomahawk » en provenance du 2 GvSAP et du 255 IAP qui en avait reçu quelques exemplaires. Il s'agit pour la plupart de P-40 M-10 et de quelques K-15. Entrant en action en décembre suivant, cette unité va enregistrer jusqu'à la fin du conflit dans l'Arctique un an plus tard d'excellents résultats. Au 1er novembre 1944, son tableau de chasse compte en effet 44 victoires homologuées (des Bf 109 pour l'essentiel). En matière de lutte aéronavale le 78 IAP se distingue également en utilisant pour la première fois sous ces latitudes la technique du bombardement par ricochet appelée «Skip Bombing» par les Américains qui fera des ravages le long des côtes de Norvège. Pour ce type de mission les Hawk emportant des bombes de 500 livres et des roquettes RS-82 en plus de leurs armes de bord avaient presque autant de punch que les Chtourmovik, mais une allonge bien plus importante. À propos de l'utilisation de roquettes non guidées montées sur des P-40 (six par avion) les Soviétiques ont été des précurseurs. Ils en ont équipé des H-81 et H-87 dès 1942, à une époque où les USA ne sont encore dans ce domaine qu'en phase de test. Un premier tir réussi d'une roquette M-8 de 4,5 *inches* est ainsi enregistré le 6 juillet 1942. Mais l'arme n'entrera pas en service avant la fin de l'année 1943 !

Cependant, au sein de l'escadre de l'Arctique (QG Mourmansk) d'autres P-40 seront disséminés de-ci, de-là ainsi le 27 IAP en touchera quelques-uns. Il en va de même pour des 53 et 54 IAP rattachés à l'escadre de la mer blanche (QG Arkhangelsk). Cette formation utilisera même un trio de P-40 M

▶ Kittyhawk du « 112 » contraint à un atterrissage forcé, après avoir été endommagé par la Flak au-dessus de la Sicile. L'appareil qui a pu regagner les lignes alliées est inspecté par des GIs.

◣ Kittyhawk *Mk. III* du No. 112 *Squadron* photographiés durant la campagne de Tunisie, qui marque l'apogée de l'utilisation des Hawk en Méditerranée.

pour des missions de reconnaissance photo avant de les transformer en bombardiers légers biplaces!

Une autre Flotte a mis en œuvre le vieux soldat de Buffalo, celle de la mer Noire ! Cependant il n'y équipera intégralement aucun régiment. Celui qui s'approche le plus de cette dotation unique étant le 65 IAP qui disposera au début de l'année 1944 d'un parc conséquent de N-1 et N-5. Au rayon de ses rares faits d'armes, on retient l'attaque du port de Costanza en Roumanie, le harcèlement des colonnes de la Wehrmacht évacuant la Crimée et en 1945, la couverture de la conférence de Yalta ; tout un symbole ! Lors de la signature de l'armistice en mai 1945, près de 900 P-40 demeurent en service actif dans les forces aériennes soviétiques. L'essentiel est affecté aux formations de la PVO, le reste à la VMF et aux VVS qui n'en a plus en réalité qu'un seul régiment opérationnel. Les Curtiss s'effaceront ensuite progressivement. Les survivants très souvent transformés en biplaces serviront d'appareils de liaison. Les derniers disparaissent des tableaux d'effectifs en 1949 !

Quel bilan tirer de sa prestation à l'est ? On remarque d'abord qu'un grand nombre de chasseurs élevés à la dignité de Héros de l'Union soviétique ont à un moment ou à un autre volé sur H-81 ou H-87 et remporté des victoires avec. Tel est le cas du lieutenant (promus en 18 mois de sous-lieutenant à lieutenant-colonel) Stepan Matveyevich Novichkov qui au sein du 436 IAP de la VVS remporte sur P-40 K 19 des 29 victoires de son palmarès, mais aussi du lieutenant Nikolai Fedorovich Kuznetsov du même 436 IAP qui en est lui à 17 (sur un total de 36 et 12 en collaboration) ou encore du Major Petr Afanasyevich Pokryshev du 154 avec 14 succès (sur 22 et 7 en collaboration). Le mot de la fin revient sans doute sur ce point à l'historien Valery Romanenko : « C'est en grande partie grâce au P-40 que plusieurs unités ont accédé à l'élite en devenant des régiments de la Garde. Ses statistiques au combat sont bonnes de même que son ratio de pertes. Malgré des défauts inhérents déjà signalés, il a donc été considéré en URSS comme une bonne arme ! »

SICILE, ITALIE, SARDAIGNE

En juillet 1943, alors que la bataille de Koursk est sur le point de faire définitivement basculer la guerre à l'Est, la Méditerranée centrale entre en ébullition…

Après la reconquête de l'Afrique du Nord, l'ouverture d'un second front en Europe et la poursuite de la lutte dans le Pacifique constituent respectivement aux yeux de l'armée et de la marine des USA les seuls objectifs dignes d'intérêt. Pour le général Marshall comme pour l'amiral King, toutes les opérations lancées en Méditerranée ne sont qu'un vaste gaspillage. À la Conférence de Casablanca, les Britanniques parviennent néanmoins à imposer partiellement leurs vues. Faute de pouvoir ouvrir un second front en 1943, on poursuivra l'effort entrepris au sud d'abord contre la Sicile, puis si les conditions s'avèrent favorables vers l'Italie continentale. Il s'agit d'un compromis. Les militaires américains ont fléchi, mais demeurent décidés à n'accorder que des moyens limités à la réalisation des « lubies » de l'état-major impérial.

Curtiss P-40 F
64th *Fighter Squadron*
57th *Fighter Group*
Scordia, Sicile, Août 1943

©R.Barraza - Aérojournal 2019

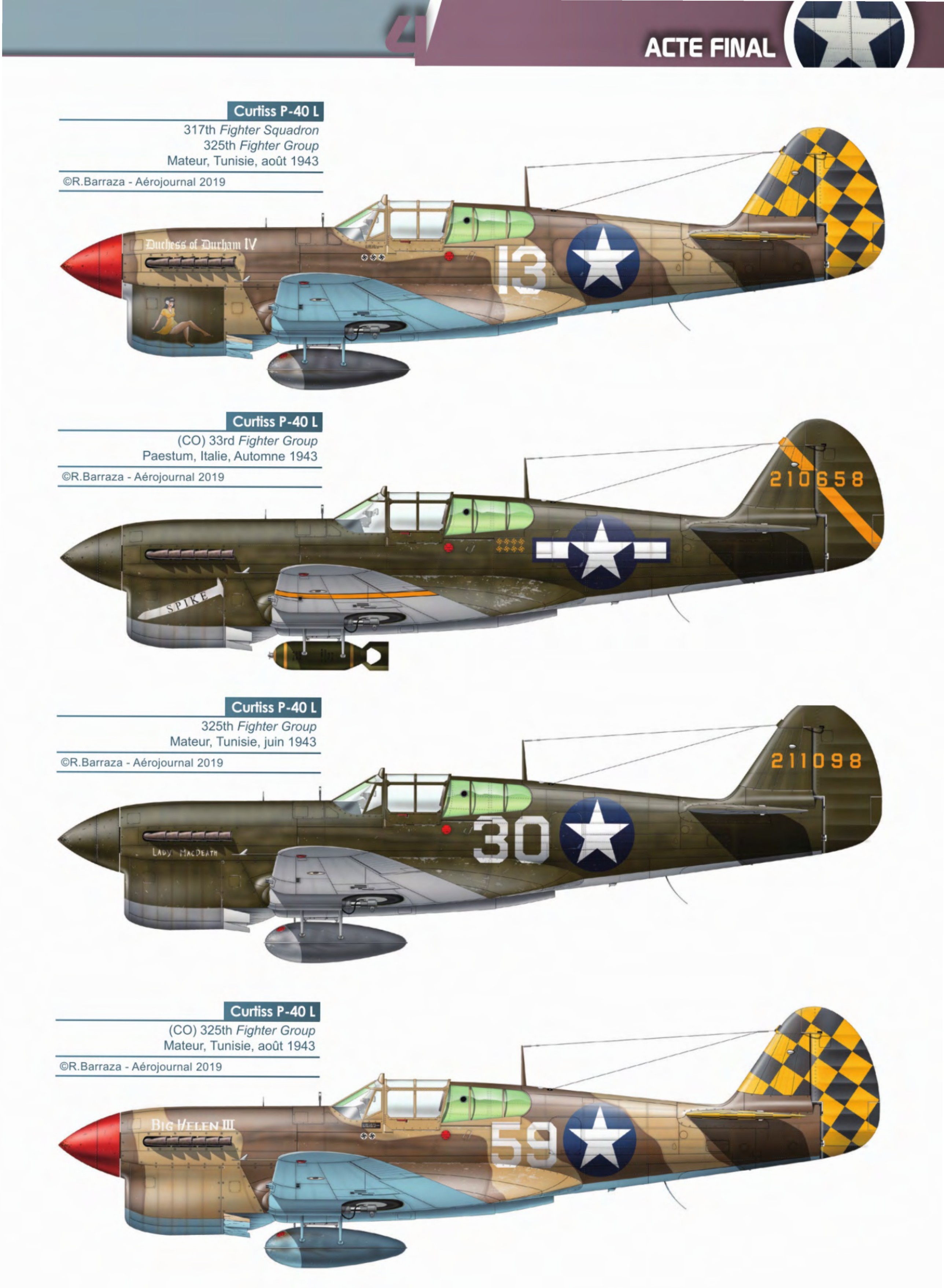
Ce dernier, sous la férule de Churchill, est obsédé par un tropisme oriental. Celui-ci fait des Balkans et dans une certaine mesure de la Grèce l'objectif d'une offensive qui, à terme, obliquera vers le nord en direction de l'Europe centrale, ce qui ne manquera pas (au moins dans l'esprit du « vieux lion ») d'entraîner la Turquie dans la guerre au côté des Nations Unies. L'idée qu'une telle manœuvre pourrait dans un même temps couper « l'herbe sous les pieds » d'une armée soviétique victorieuse ne viendra que plus tard. En fait, la stratégie adoptée consiste à sécuriser les voies d'approvisionnement en s'emparant des îles fortifiées de Pantelleria et Lampedusa puis en neutralisant la Sardaigne ainsi que la Corse. Ces gesticulations ont pour objet d'entretenir le doute sur l'objectif suivant effectivement poursuivi en l'occurrence l'occupation de la Sicile. Or cette dernière île n'est séparée du continent que par les trois kilomètres du bras de mer mesurés à l'embouchure du détroit de Messine. Dans ces conditions, il est évident que le prochain objectif sera la péninsule italienne elle-même.

De son côté, la Sardaigne commence à subir de fréquentes attaques aériennes à compter du mois de février 1943. Il s'agit alors de gêner le ravitaillement de l'*Afrika Korps* tout en répondant aux raids de la Luftwaffe et de la Regia Aeronautica qui disposent de puissantes bases sur l'île. Après la capitulation du cap Bon, la pression est maintenue essentiellement pour tromper Rome et Berlin sur l'objectif réel d'une future opération aéronavale en Méditerranée, qui semble alors imminente. Après le déclenchement de l'opération « Husky » en Sicile, les terrains et les ports sardes continueront d'être visités. L'idée qui prévaut est celle d'une neutralisation sans débarquement, à l'image de ce qui se pratique dans le Pacifique à la même époque. Lors de ses trois phases, qui seront conclues en septembre 1943 par le passage de l'île et d'une partie de l'Italie dans le camp allié, une unité dotée de P-40 va jouer un grand rôle : le 325th *Fighter Group*. Activé en juillet 1942, le groupe est formé avec un noyau de pilotes issus du 79th FG. Il est doté en décembre de nouveaux P-40 F avant d'embarquer le 8 janvier sur le porte-avions USS *Ranger* qui au matin du 19 lance les Warhawk en direction de la côte marocaine. Après avoir gagné Casablanca, ils s'envolent pour l'Algérie, afin de participer à la campagne de Tunisie. Ceux que l'on ne nommera bientôt plus que le « Checkertails » en raison du damier jaune et noir ornant la dérive de leurs appareils entrent en action en février.

Ils réalisent leur première mission sur la Sardaigne le 22 avril. Trente-six P-40 escortent 15 Marauder qui bombardent le port de Caloforte sans rencontrer d'opposition aérienne. Trois jours plus tard, toujours couverts par les hommes du *Lieutenant Colonel* Austin, le 320th BG remet le couvert sur la zone portuaire de Porto Ponte Romano sans davantage déclencher de réactions d'une défense aérienne harcelée et tiraillée entre ses tâches domestiques et l'effondrement du front tunisien. Le 19 mai, les B-26 des 17th BG et 320th BG escortés par les P-40 du 325th FG ne peuvent bombarder Decimomannu à cause de la couverture nuageuse. Quatre Bf 109 sont observés mais cette rencontre ne donne lieu du point de vue des équipages de Marauder à aucun engagement. Il en va différemment du point de vue des chasseurs qui rapportent avoir affronté à deux reprises l'ennemi au-dessus de Villacidro puis sur le golfe de Cagliari et revendiquent cinq Bf 109 sûrs et un sixième endommagé.

▲ L'opération « Husky » a été un succès, et les Alliés ont pris pied en Sicile ; sur les terrains capturés, comme ici à Licata, les P-40 sont déployés en protection, aux côtés de Spitfire de la RAF.

▶ P-40 du 64th FS, 57th FG déployés en Afrique du Nord.


Curtiss P-40 L
317th Fighter Squadron
325th Fighter Group
Mateur, Tunisie, août 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019
Duchess of Durham IV
13
Curtiss P-40 L
(CO) 33rd Fighter Group
Paestum, Italie, Automne 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019
210658
SPIKE
Curtiss P-40 L
325th Fighter Group
Mateur, Tunisie, juin 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019
211098
30
LADY MACDEATH
Curtiss P-40 L
(CO) 325th Fighter Group
Mateur, Tunisie, août 1943
©R.Barraza - Aérojournal 2019
BIG HELEN III
59

▲ Affectés en surnombre au sein des 33rd FG puis 79th FG, les pilotes du 99th FS vont se distinguer en Tunisie puis en Sicile et en Italie, avant de constituer le noyau du nouveau 332nd FG presque entièrement composé de personnel de couleur.

Deux P-40 et leurs pilotes, les *Lieutenants* Charles Housel Junior et Charles Brown sont perdus au combat. Seul le premier parvient à se parachuter, mais il ne peut éviter la capture. L'USAAF maintient la pression le lendemain. Les bombardements ciblant les principaux aérodromes de l'île vont entraîner l'intervention massive des chasseurs de l'Axe et une riposte vigoureuse des P-40 et des P-38 qui assurent la protection des Mitchell et des Marauder.

Ceux du 320th BG réitèrent l'attaque sur Decimomannu. Le contact ne peut être établi avec leurs confrères du 17th BG (qui ont fait demi-tour). C'est donc seulement vingt-deux B-26 escorté par 36 Warhawk du 325th FG qui se présentent sur la cible. Cinq appareils identifiés comme des « Me 109 » tentent de s'opposer à leur progression, mais sont immédiatement engagés par les P-40. Pendant ce temps, les bombes à fragmentation pleuvent sur la zone où sont concentrés les bimoteurs signalés la veille. Une vingtaine seront mis hors de combat. Délaissant les cibles terrestres, les hommes du 325th FG affrontent 16 intercepteurs ennemis qui les ont pris à partie. Cinq seront portés au crédit des pilotes américains ainsi qu'un « Macchi ». Par ailleurs sept Me 323 Gigant évoluant à basse altitude sont surpris par quatre P-40 conduits par le *Colonel* Austin.

▶ P-40 sur fond d'éruption du Vésuve en 1944. Les Alliés sont en Campanie, en Italie méridionale.

Aucun hexamoteur n'en réchappe!

Ce bilan éloquent est seulement terni par la perte d'un Curtiss. Endommagé lors du combat celui-ci piloté par le *Lieutenant* Thomas Johnson sera contraint à un amerrissage d'urgence déclenchant une intervention réussie de l'*Air and Sea Rescue*.

Le jour d'après, rien ne change par rapport au programme établi la veille. Les statistiques de l'USAAF s'enrichissent encore de façon substantielle. Le 325th FG rapporte cinq succès obtenus dans le secteur de Decimomannu (trois « Me 109 » descendus et 2 endommagés). En contrepartie, deux P-40 sont abattus sur le chemin du retour au large de l'Afrique. Un pilote est tué et le second porté disparu. Les 1st *Lieutenants* James Grove et Frank « Hammy » Hamilton avant de succomber avaient chacun descendu un « 109 » qui sera porté à leur crédit à titre posthume. Leurs adversaires du jour appartenaient probablement à la 6. /JG 51 qui enregistre des victoires correspondantes. Ce sont là les seuls succès revendiqués par la Luftwaffe.

Le 27 mai, Decimomannu est de nouveau attaqué par le 320th BG et son escorte habituelle composée de trois douzaines de P-40. Deux minutes après le largage une trentaine de monomoteurs ennemis identifiés comme des Bf 109 s'en prend à la formation de l'USAAF. Le combat tourne au dogfight entre chasseurs, tandis qu'une partie des intercepteurs réussit à s'approcher des bombardiers. À l'issue de la mission, les mitrailleurs réclament au moins sept Messerschmitt descendus et les «Checkertails» seulement six !

Bill Hemphill dont le Warhawk a été touché parvient à amerrir. Ses camarades larguent un radeau de sauvetage et avertissent l'ASR. Bientôt un Walrus se présente et récupère le naufragé. L'histoire se termine cependant tragiquement. L'amphibie victime d'une vague, capote en essayant de prendre de la vitesse. Il n'y a aucun survivant.

Bien que réalisant dans l'intervalle plusieurs missions au-dessus de l'île, il faut attendre le 18 juin pour voir de nouveau le 325th FG affronter l'ennemi en vol. L'accrochage opposant le II./JG51 au « Cherckertails Clan » se solde par une victoire reconnue dans chaque camp (un Bf 109 est porté au compte de Warren Penney du 317th FS) et aucune perte!

Poursuivant, après ce premier engagement, la mission de nettoyage dont ils sont chargés, les P-40 tombent bientôt dans le secteur de Villacidro sur deux Fi-156. Le 2nd *Lieutenant* Robert Rogers en détruit un et très probablement l'autre. Le bénéfice de cette seconde victoire ne lui sera toutefois pas reconnu. Au retour, Rogers s'attire les quolibets de ses camarades du 318th FS sur le mode de « à vaincre sans péril...» Ne manquant pas de répartie il réplique de façon très prosaïque : « Une victoire est une victoire et même si c'était un planeur que j'avais descendu ça serait toujours une victoire. En plus ces Storch sont si lents et si manœuvrants qu'ils sont, en réalité, vachement difficiles à abattre. »

Une grande explication a lieu moins d'une semaine plus tard, le 24 juin quand 44 Warhawk sont désignés pour « traiter » l'aérodrome de Capoterra occupé par le 20° Gruppo CT. Opérant depuis Case Zeppara le II./JG 51 est susceptible d'intervenir également pour peu qu'il puisse être alerté à temps. Or toutes les défenses de l'île sont en effervescence ce matin-là. Ne bénéficiant d'aucun effet de surprise, les Américains qui ont scindé leur formation en deux vont se trouver pris à partie au-dessus de leur cible par des MC.202 et 205 tandis qu'une formation mixte Bf 109 et MC.202 bouscule

les 16 P-40 qui assurent à 3 000 mètres la couverture de leurs camarades.
Ceux-ci en réalité ne peuvent effectuer qu'une seule passe au-dessus de Capoterra durant laquelle ils parviennent à détruire trois Fi 156. À l'issue de ce premier survol, ils sont engagés par 12 Macchi du 20°Gruppo CT. Ces derniers sont en infériorité numérique (12 contre 27), mais surprenant l'adversaire, ils bénéficient d'un avantage tactique qu'ils mettent immédiatement à profit. Coup sur coup, les P-40 de Burton Cutler et Andrew Bollish sont abattus.
Deux autres Warhawks de la patrouille haute sont également détruits. Les hommes de la JG 51 en revendiquent trois. Une quatrième victoire est attribuée au *Maggiore* Roveda de la 353a *Squadriglia* qui pilote ce jour-là l'unique Fiat G.55 basé en Sardaigne.
Du côté américain, le combat prend bien entendu un aspect différent. Un premier succès est revendiqué par le *Captain* Bunn Hearn Jr qui ayant repéré au-dessus de la mer un Bf 109 isolé se coule dans son sillage et l'abat sans coup férir. Cependant l'ennemi intervient en nombre au nord de San Pietro alors que les P-40, mission accomplie, prennent le chemin de leur base. Rapidement l'action dégénère en combat tournoyant. Débuté au-dessus des terres celui-ci se poursuit jusqu'à plus de 100 Kilomètres au large. À l'issue de cet engagement particulièrement vif, les lieutenants Hogg et Lancaster revendiquent un Messerschmitt chacun, tout comme d'ailleurs les *Flight officiers* Slattery et Boone. L'avion du *Lieutenant* Bilford touché dès le début du combat s'abat en mer à peu de distance du rivage, le corps du pilote drossé au rivage sera découvert un peu plus tard par des soldats italiens. Le *Lieutenant* Rappmann, dont l'avion a été atteint non seulement par les tirs des Messerschmitt, mais également sans doute par la *Flak*, est quant à lui porté disparu.
Quatre jours plus tard, les principaux aérodromes insulaires sont de nouveau bombardés. C'est ainsi que des pilotes des 360a et 378a *Squadriglie* (51° *Gruppo CT*) affrontent à proximité de Cagliari les Warhawk du 325th FG qui escortent sur Decimomannu les B-26 du 17th BG. Les Italiens réclament le crédit de trois P-40. Les « Cherckertails » revendiquent quatre « 109 » attribués nominativement ainsi que deux MC.202 et un « 200 » portés au crédit du groupe lui-même. Le *Lieutenant* Roman Mierzejewski du 317th FS constitue en réalité leur seule perte du jour.
Au matin du 3 juillet, les terrains occupés en Afrique du Nord par la 12th AAF bourdonnent d'activité. Ce ne sont pas moins de 78 B-17, 72 B-25 et 80 B-26 le tout escorté par plus de 200 chasseurs (181 Lightning et 47 Warhawk) qui prennent leur envol et mettent cap au nord. Leur objectif prioritaire est constitué par les aérodromes sardes. Certains sites industriels sont désignés aux équipages comme cibles secondaires. Préalablement à l'arrivée des bombardiers, l'attaque de la station radar de Pula regroupant sur un même site le tandem classique Würtzburg Reise et Freya est conduite par 22 P-40. Du point de vue du NATAF, elle donne de bons résultats. Il semble en effet que la défense aérienne ennemie a agi par la suite tout au long de cette journée sans cohésion ni véritable direction. Toute médaille comportant un revers, deux Warhawk se percutent au cours d'une passe de tir. Le *Captain* John Watkins parvient à conserver le contrôle du sien et regagner Mateur où privé de son circuit hydraulique, il réalise un atterrissage train rentré. En revanche le P-40 L du *Lieutenant* Keith Bryan du 318th FS s'écrase au sol à peu de distance de Pula, ne laissant aucune chance à son pilote.
Une semaine plus tard, les Alliés débarquent en Sicile. La diversion exercée sur la Sardaigne depuis trois mois a parfaitement fonctionné. Le 15 juillet, il reste moins de 50 chasseurs opérationnels sur l'île pour un effectif théorique oscillant entre 120 et 130 appareils. Dès lors, la nécessité d'écraser ces faibles forces sous des tapis de bombes n'existe plus. Afin d'éviter cependant que les installations sardes ne servent de base arrière pour les unités engagées sur le front de Sicile, un dispositif d'étroite surveillance est mis en œuvre. Il est confié principalement au 325th FG qui doit maintenir sous le joug l'aviation ennemie en la soumettant à une pression constante. Lors de patrouilles quasi quotidiennes, les Warhawk vont dès lors à plusieurs reprises débusquer l'ennemi et l'engager dans une série de grands combats aériens dont quelques-uns compteront parmi les plus violents enregistrés jusque-là sur le théâtre d'opérations et même au-delà...
C'est ainsi qu'une confrontation a lieu le 22 lors d'une incursion conduite 48 Curtiss. Les Américains sévissent d'abord du nord au sud en mitraillant la gare à la Maddalena, celle de Cagliari, une usine à Villasor ainsi que des petits navires et quelques véhicules avant d'être (enfin) engagés par une trentaine d'intercepteurs ennemis. Les pilotes de l'USAAF revendiquent 17 victoires certaines. Leurs propres pertes se limitent à deux P-40. Un troisième Curtiss bien que très endommagé parvient à regagner sa base.

Les pilotes du 155° *Gruppo CT* font état dans leurs rapports de huit Warhawk sûrement abattus, quatre autres étant considérés comme probables. Les archives du 20° *Gruppo CT* mentionnent un score à peine moins élevé avec deux victoires certaines auxquelles s'ajoutent neuf avions considérés comme endommagés. L'addition donne un total à la mode américaine de 10/4/9 à opposer au 17/0/0 de leur adversaire.
En réalité, la Regia Aeronautica déplore la disparition du *Capitano* Paolo Damiani et du *Sottotenente* Borbotti tous deux du 20° *Gruppo*. De même le fougueux *Sergente* Ferrucio Serrafini de la 378a *Squadriglia*, après s'être plusieurs fois illustré lors de combats précédents, tire ce jour-là sa révérence. Victorieux d'un premier P-40 il aurait, à court de munitions, percuté volontairement un second Warhawk. Cette action d'éclat lui vaut l'attribution à titre posthume de la plus haute distinction militaire italienne la *Medaglia d'Oro al Valor Militare*. Fait rarissime pour un même combat elle est également décernée dans des conditions identiques au *Capitano* Damiani !
Le 51° *Stormo* sera par la suite baptisé du nom de Ferrucio Serrafini qui accède ainsi au-delà de la mort, au rang de grand héros de l'aviation italienne.
Le 26, la grande bagarre se poursuit au-dessus de Cagliari, où 12 appareils identifiés comme 10 MC.202 et deux Bf 109 s'opposent à des P-40 quatre fois plus nombreux. Un « 109 » et quatre « 202 » seront homologués sans pertes pour le 325th FG. Le 28, des forces identiques (12 contre 48) se rencontrent à nouveau. Cette fois, un P-40 est descendu (par la DCA). Son pilote le Major Evrett Howe parvient à sauter en parachute. Deux MC 202 sont revendiqués. Un troisième n'est classé que comme probable.
La mission du lendemain se déroule sans incident. En revanche le 30 juillet le « Cherckertails Clan » va revendiquer un nombre extraordinaire de 21 victoires lors d'un combat l'opposant aux Messerschmitt du III./JG 77 du *Major* Ubben. Ce succès éclatant est obtenu pour le coût relativement modique d'un seul P-40 perdu à l'ennemi. Son pilote, Robert Sederbeg, crédité d'une victoire aérienne, est fait prisonnier!
Le commentaire des officiers de renseignement fait état d'une résistance courageuse, mais conduite visiblement par des novices très peu au fait des tactiques évasives. Pour ces spécialistes, ce combat où sont montés en ligne des élèves pilotes restera connu comme « le massacre des innocents ». Or les pilotes du III./ JG 77 qui seul a été engagé, loin d'être des innocents, n'ont pas davantage été massacrés.
Ils n'en subissent pas moins des pertes puisque quatre Bf 109 sont abattus et un pilote, le *Leutnant* Fritz Wilke est tué. Dans ces conditions, après analyse, l'extraordinaire succès décrit par l'USAAF se révèle tout au plus comme extravagant. Le 2 août en rentrant de mission des P-40 descendent un hydravion ennemi, mais l'un d'eux est victime des MC.205 qui escortent le Cant Z.506.
Le 7 août, deux Bf 109 sont revendiqués lors d'un accrochage qui oppose au-dessus de Milis une dizaine de Macchi du 51° *Stormo* à des P-40 du 325th FG. Aucune perte directe n'est recensée de part et d'autre.
Il faut attendre le 28 pour voir le 325th FG engranger encore six victoires certaines et quatre probables. Bombardant des installations minières, les Américains sont surpris par une dizaine de Bf 109 du III./JG 77. Un combat confus à un contre quatre en faveur de l'USAAF s'engage aussitôt. Un seul Messerschmitt est effectivement abattu sans mal pour son pilote. Un P-40 gravement endommagé parvient miraculeusement à regagner l'Afrique du Nord où aucun appareil ne manque finalement à l'appel malgré les revendications adverses.
Après l'armistice conclu avec l'Italie, le 9 septembre, entraînant la reddition concomitante de la Sardaigne, des P-40 du « Cherckertails » escortant le C-47 des plénipotentiaires alliés sont les premiers à venir atterrir en terre sarde.
Avec une centaine de victoires homologuées bien que pas toujours forcément avérées remportées en moins de 6 mois, le 325th FG a bien mérité une place de choix dans cette évocation de la carrière du P-40. Retiré des premières lignes en septembre, il n'y reviendra pas avant la fin de l'année, équipé avec de nouveaux P-47 D. À cette époque, les Alliés, après avoir pris pied en Sicile à la mi-juillet et avoir conquis de haute lutte ce marche pied, débarquent le 3 septembre en Calabre et le 9 à Salerne. Environ 250 P-40 issus des 33rd FG 57th FG, 79th FG et 324th FG de l'USAAF et du No. 239 *Wing* de la RAF participent aux opérations « Husky », « Baytrown » et « Avalanche ». Ils s'y révèlent très utiles même si les Spitfire, les P-38 ainsi que les nouveaux A-36 semblent désormais tenir le haut de l'affiche.

◥ Un *Mk. IV* du No. 239 *Wing* photographié sur le front italien en 1944, lourdement chargé avec trois bombes de 250 livres.

▶ Transformé en avion de servitude, ce P-40 se retrouve affecté au 461st BG, unité de la 15th AAF dotée de B-24. On appréciera la déco de l'appareil !

◀ Appareil du 99th FS photographié en Italie. Pilotes et « rampants » sont afro-américains.

Opérant depuis l'île de Pantelleria au sein du 33rd FG, le 99th FS qui a connu le baptême du feu en Tunisie participe activement aux combats de l'été et de l'automne 1943. Cette unité aux ordres du *Major* Benjamin O'Davis est la première formation de l'USAAF constituée intégralement de pilotes afro-américains brevetés à la suite d'un long et lent processus de sélection. Ces hommes constituent le noyau du futur et fameux 332nd FG qui lui-même ouvrira la voie à la déségrégation dans les forces armées américaines décrétée par le Président Truman en 1947. Le P-40 L parmi d'autres a donc été l'un des instruments oubliés de la lutte engagée aux États-Unis pour l'égalité des droits civiques ! Entre le 2 juillet 1943 et le 7 février 1944, le 99th, rattaché ensuite au 324th FG, remporte une vingtaine de victoires aériennes tandis qu'une douzaine d'autres ne lui sont comptées que comme probables. Ce n'est pas mal pour un *Squadron* dont la mission principale consiste à réaliser des missions d'appui feu et d'interdiction. À l'instar des formations du Commonwealth et de l'USAAF également équipées du monomoteur Curtiss, son quotidien consiste plutôt à éliminer des points de résistance, à saccager des convois routiers, ou à couler des barges. Il n'y a pas de quoi faire la une des journaux, mais pour autant il s'agit de tâches nécessaires pour gagner une guerre. Il faut que quelqu'un s'y colle. Le P-40 et ses pilotes font le job.

En Sicile, les Britanniques se distinguent en obtenant quelques victoires aériennes de-ci, de-là. C'est ainsi que le 14 août 1943 le No. 3 *Squadron* de la RAAF intercepte des chasseurs ennemis survolant une Sicile désormais quasiment conquise. Un MC.202 est abattu et trois autres endommagés sans pertes pour les « Aussies ». Après la réussite des débarquements en Calabre et celle moins éclatante de l'opération américaine à Salerne, les Alliés confrontés à une résistance opiniâtre verront leur avance contrariée. Ils ne progresseront que très lentement, les P-40 et les A-36 se démenant pour favoriser leur marche en avant. Cependant au niveau des chasseurs bombardiers c'est l'étiage. La *Flak* est terrible et le relief dangereux. Les pertes sont donc importantes dans la phase initiale d'une campagne qui s'annonce exceptionnellement dure.

Le 1st *Lieutenant* Michael McCarty du 57th FG évoque cette période difficile : « Avant chaque mission les chefs d'appareils veillaient à tous les détails mécaniques et d'armement. Ils démarraient ensuite nos Warhawk pour venir les ranger dans l'ordre exact choisi pour la séquence des décollages. En été, les moteurs de nos zincs avaient tendance à surchauffer au roulage. Nous évitions donc de trop les solliciter. Ce jour-là mon chef Buck Denneler m'a souhaité bonne chance comme d'habitude. J'ai décollé ensuite pour m'intégrer dans une formation d'attaque comptant douze de nos appareils. Nous étions chargés d'attaquer le trafic ferroviaire au nord de Naples. Au détour d'une vallée, nous sommes tombés sur un énorme convoi tiré par deux machines à vapeur. Il était constitué d'une longue suite de wagons, plateformes sur lesquels étaient arrimés des chars et d'autres engins blindés. La première section a parfaitement réussi son coup en immobilisant les locos à la mitrailleuse calibre 50. La seconde a pu ensuite bombarder, mais la troisième a été cueillie par une *Flak* déchaînée revenue de l'effet de surprise initial. Les copains n'ont pas perdu leur sang-froid. Ils ont allumé les deux wagons de DCA qu'ils ont réduits au silence. Je venais ensuite. J'ai repéré un tronçon du train qui semblait encore intact. J'ai ouvert le feu avant de me rendre compte que ma cible portait sur son toit une énorme croix rouge! Je n'ai pas eu le temps d'avoir des remords, le fourgon-hôpital s'est volatilisé dans une formidable explosion... on y soignait sans doute à la nitroglycérine ! »

Cependant, les boues puis les premières neiges de l'hiver 1943 vont geler définitivement l'offensive. Celle-ci est stoppée au sud de Rome par une Wehrmacht retranchée derrière les fortifications de la ligne « Gustav ». « Nous avions souvent des pluies et un plafond très bas rendant impossible toute action sur notre front. En revanche les conditions de vol étaient meilleures sur l'Adriatique et la côte dalmate. Nous avons alors pris de plus en plus souvent le chemin de la Yougoslavie occupée. Je me souviens d'une attaque que j'ai conduite visant un cargo ancré dans le port de Dubrovnik (Croatie). On savait que des Bf 109 et des Fw 190 étaient basés à Mostar, mais finalement c'est l'artillerie antiaérienne qui nous a le plus gêné par ses tirs denses et précis. Je suis passé au travers et j'ai pu bombarder le navire en piquant sur lui tout en l'arrosant d'une volée de balles. J'ai lâché la bombe exactement à la bonne vitesse et à la bonne altitude. Je l'ai touché, imité quelques secondes plus tard par mon ailier. Les autres ont mis deux coups au but supplémentaires et on l'a coulé. Sur le chemin du retour un « 109 » a essayé de s'en prendre à nous sans succès. Avec mon P-40 L, j'étais plus rapide que mon ailier qui pilotait un F. Je me suis lancé à la poursuite du « Jerry» . J'étais prêt à lui faire subir un mauvais sort quand le ciel a éclaté autour de moi. Ce petit futé m'avait conduit jusqu'au-dessus de son terrain pour me faire tirer tranquillement par ses copains de la *Flak*. Plus question de jouer, j'ai piqué à fond et suis rentré ventre à terre en Italie ! »

En décembre 1943, il paraît acquis pour les stratèges de l'OKW que le front sera figé jusqu'au printemps. Ils se trompent ! Le 22 janvier, les Alliés dans le cadre de l'opération « Shingle » débarquent un fort contingent anglo-américain à Anzio et à Nettuno. Contournant ainsi les principales défenses ennemies, les hommes du général Lucas manquent de prendre Rome avant d'être refoulés sur les plages par une violente contre-attaque allemande. Ils y demeureront quatre mois durant lesquels l'espace aérien au-dessus de cette tête de pont menacée va être âprement disputé. S'agissant spécifiquement des P-40 désormais basés en Italie continentale leurs nombre s'est réduit. Deux *Squadrons* sud-africains les No. 2 et 4 sont passés sur Spitfire. Le No. 5 désormais esseulé avec ses Kittyhawk III a donc rejoint le No. 239 *Wing* au sein duquel sont concentrées toutes les unités dotées de ce modèle. Il s'agit dans le détail outre les «Sudaf» des No. 112, 250 et 260 de la RAF et des No. 3 de 450 de la RAAF. Côté américain, le 33rd FG est en instance de redéploiement vers l'Inde et le 57th FG en cours de rééquipement avec des P-47 D. Seuls demeurent donc pleinement opérationnels sur Warhawk les 79th FG et 324th FG. Outre leurs tâches habituelles en relation avec les évolutions de la bataille terrestre les deux *Groups* du XII *Air Support Command* vont également faire le ménage dans les airs. Entre le 22 janvier et le 1er mars, le 324th FG revendique ainsi une quinzaine de victoires certaines et un nombre équivalent de probables et de « *damaged* » (pour l'essentiel à l'actif du 99th FS). Le 79th comptabilise quant à lui 29 succès homologués tandis que les 58th et 60th FS en engrangent 10 dans les tout premiers jours de l'opération avant d'être envoyés en vacances contre les Japonais....

En mars, une nouvelle offensive allemande visant à reprendre Anzio et Nettuno est brisée en partie par l'action des forces aériennes alliées. Les Kittyhawk du No. 239 se révèlent particulièrement actifs en réalisant des missions d'interdiction en arrière du front tout en participant à l'éradication des positions d'artillerie ennemies. Ce printemps 1944 qui bourgeonne annonce néanmoins le chant du cygne pour les Curtiss engagés sur le front sud-européen. Le 11 mars, le No. 3 *Squadron* de la RAAF engage une formation de Bf 109 escortant un trimoteur identifié comme un S.79 et parvient à abattre ce dernier. C'est la première victoire portée au crédit de l'unité depuis la campagne de Sicile 8 mois plus tôt! Cependant, il revient au moins dans la dimension air/air au No. 112 *Squadron* et à ses requins volants de tourner le 7 avril 1944 une page ouverte en Syrie trois ans plus tôt presque jour pour jour. Attaquant le terrain de Rieti, les Kittyhawk descendent en effet trois Fw 190 du I./SG 4 mais perdent dans l'affaire deux des leurs, victimes des défenses ennemies. Ce sont les ultimes victoires attribuées à des P-40 engagés contre la branche occidentale de l'Axe !

En juillet, après avoir servi un temps de soudure dans les unités dotées de North American A-36, le P-40 disparaît des tableaux de service de la 12th AAF remplacé partout par le puissant P-47 D. Quelques Hawk détournés par des formations de bombardiers lourds de la 15th AAF y serviront toutefois d'avion de liaison rapide jusqu'à la fin du conflit.

Du côté du Commonwealth on préfère le Mustang III au « Jug » pour continuer le combat en Italie et sur l'Adriatique. Seuls les No. 250 et 450 *Squadrons* australiens conserveront leurs braves Kittyhawk IV jusqu'au 8 mai 1945. À cette époque, l'armée de l'air après avoir utilisé les P-40 du GC 2/5 pour des missions d'escorte de convois pendant toute une partie de l'année 1943, a fini par reléguer les appareils survivants en seconde ligne. Avec d'autres, récupérés dans les dépôts alliés, ils constitueront un volant non négligeable du parc aérien dévolu au Centre d'Instruction à la Chasse, devenue en 1947 l'École de Chasse Christian Martell établie à Meknès au Maroc. Les derniers H-87 seront rayés des contrôles en 1948. Dans un juste retour des choses, la France est donc l'allié qui du bon côté du rideau de fer

aura conservé le plus longtemps un chasseur dont elle avait signé la première commande à l'exportation 9 ans plus tôt... autant dire une éternité !
Cependant, nous n'en sommes pas encore là au début de l'été 1944. À cette époque l'issue de la guerre contre le Japon est encore loin de faire figure d'évidence. Dans le Pacifique les progrès sont lents et en Asie ce sont les forces du Mikado elles-mêmes qui sont passées à l'offensive. Le P-40 toujours en première ligne s'apprête à y mener d'ultimes et néanmoins toujours féroces combats.

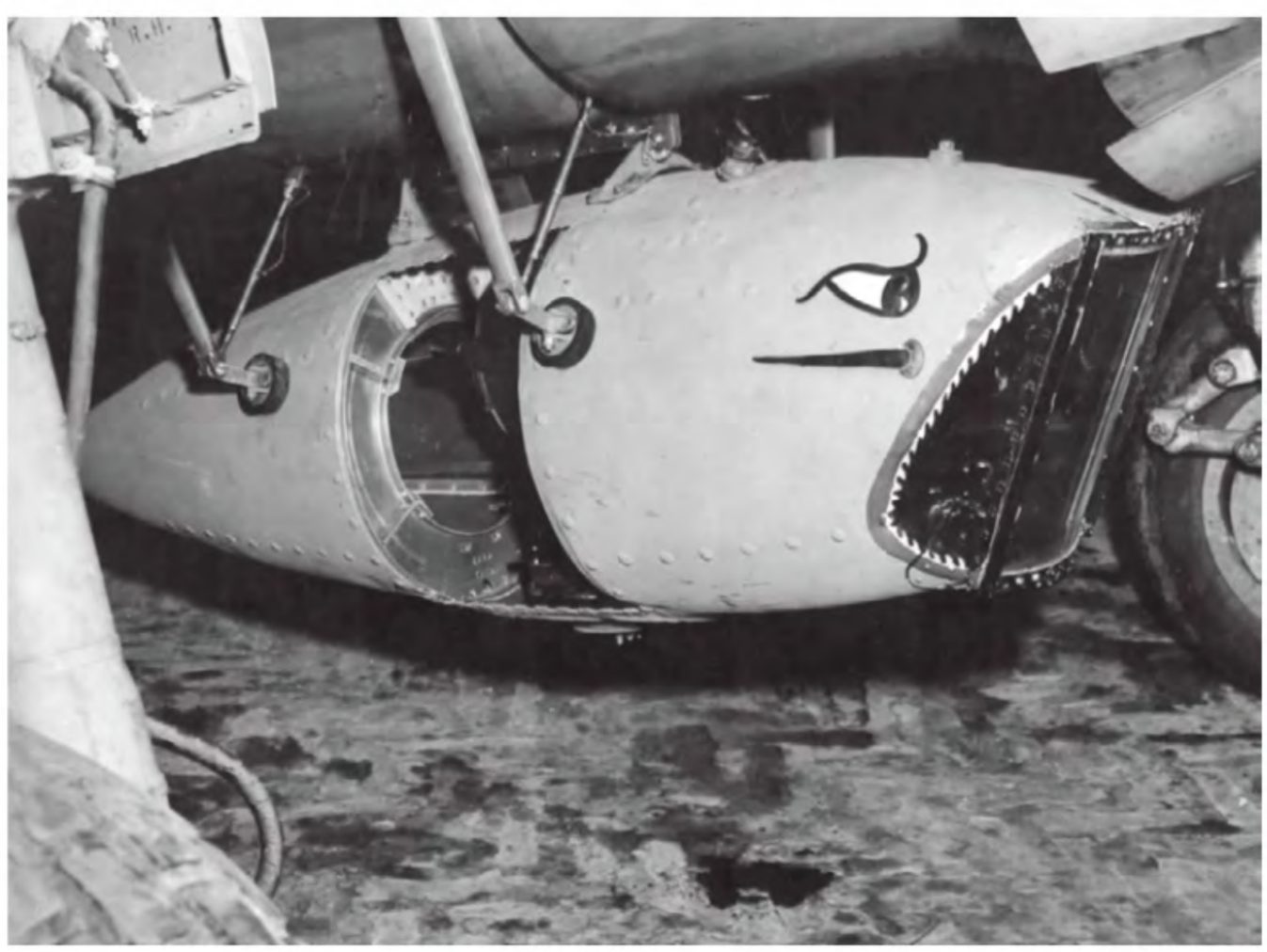
LE RETOUR DES TIGRES VOLANTS !

À l'automne 1943, les forces japonaises semblent fixées sur la totalité de l'immense théâtre d'opérations extrême-oriental. Après quelques coups de semonce, les Alliés paraissent prêts à reprendre l'offensive pour reconquérir le terrain perdu en 1942. Toutefois c'est à un tout autre scénario que se préparent les forces armées impériales.
S'agissant spécifiquement des P-40, les « Tigres » du 23rd FG stationnent toujours en Chine du sud-ouest, où ils viennent d'être rejoints par le 51st FG. Basé depuis plus d'un an en Inde, à Dinjan, ce dernier assurait jusque-là la protection du pont aérien instauré au-dessus de l'Himalaya depuis le Joyau de la Couronne jusqu'aux marches d'un Empire du Milieu martyrisé et amputé. En Assam, il a été remplacé par le 80th FG partiellement équipé de P-40 N qui constituent la dotation de ses 25th et 26th FS (le 459th FS volant sur P-38). Par ailleurs ont été activés durant l'été au sein d'une formation transnationale connue comme le *Chinese American Composite Wing* (*provisonnal*) (ou CACW) deux *Fighter Groups*, le 3rd et le 5th constitués à l'américaine et dotés des plus récentes versions du P-40. Malgré la mixité des personnels, ces appareils volent sous les couleurs chinoises et comme la plupart de leurs congénères en service en Asie arborent une gueule de requin. Ici une précision s'impose. Il y a dents et dents ! Les 74th, 75th et 76th FS ainsi que le 16th FS détaché en 1942 du 51st FG auprès du 23th FG sont les héritiers naturels des Tigres volants : à ce titre, ils bénéficient de la mâchoire la plus authentique (au moins de leur point de vue). Ceux du 80th FG bientôt connus comme les « Burma Banshee » soucieux de leur image ont adopté en lieu et place du dentier un profil à tête de mort ! Ils sont donc disqualifiés. Au sein du 51st FG, le 25th FS présomptueux adopte la dentition d'un tigre préhistorique à dents de sabre, tandis que le 26th FS, dont l'emblème est le « China Blitzer », un renne du genre de ceux du Père Noël, dont un ancêtre aurait lourdement fauté avec un P-40, se retrouve finalement coincé entre les quenottes du grand félin... ce qui ne fait pas très sérieux. Le CACW adopte une version à chicots inspirée de l'AVG, mais sans fioriture. Au-delà des décorations et des marques, la répartition des tâches assignées à l'ensemble de ces Warhawk relevant des 10th et 14th AAF semble bien établie. Le 23th FG acquiert un rôle offensif en conduisant des raids sur les voies de communication terrestres et fluviales servant aux Japonais et attaquant les ports de Chine occupée. Pour ce faire les Curtiss seront souvent utilisés en limite de leurs capacités, lestés de bombes de 1 000 livres.

Au pays des félins, le 80th FG se distingue en choisissant une tête de mort pour emblème. Ces P-40 N des « Burma Banshee » ont été photographiés en 1944 sur leur terrain d'Inde, à partir duquel ils harcèlent les Japonais stationnés en Birmanie.

Un « B-40 » du 51st FG et sa bombe de 1 000 livres couvertes de graffitis destinés à l'ennemi. Ainsi armés, les Curtiss vont acquérir une belle réputation de casseurs de ponts, tant en Birmanie qu'en Chine.

P-40 M « Little Joe II » photographié à Kunming en 1944. Il appartient au 25th FS, 51th FG, ce qui nous permet d'admirer la superbe dentition de ce tigre à dents de sabre caractéristique du groupe.



▲ Doté d'un « pod reco » bricolé par les équipes du 10th *Combat Camera Unit*, ce P-40 du 51st FG se trouve ainsi transformé en appareil de reconnaissance.

Ainsi armés, ces « B-40 » se révéleront de redoutables casseurs de ponts. Le 51st FG viendra également au « bridge busting », mais un peu plus tard. Sa migration de l'automne 1943 ne modifie pas, au moins dans un premier temps, la nature même de sa mission principale qui consiste à protéger les C-46 et les C-47 du Transport Command franchissant quotidiennement la « bosse » (the Hump surnom donné à l'Himalaya). Il sert en outre souvent d'escorte aux B-24 ciblant divers objectifs en Indochine ou au Myanmar, un rôle pour lequel le Warhawk n'a jamais été conçu et dont pourtant il s'acquitte avec une efficacité inattendue Le 80th FG reprend également à son compte ce type de missions et plus généralement l'offensive aérienne en Birmanie tandis que les 3rd et 5th FG du CACW sont chargés des tâches de couverture et soutien au profit des troupes sino-américaines aux ordres du général Stilwell. Subissant la pression des forces aériennes ennemies, l'armée de l'air impériale réagit et s'engage à la mi-décembre dans une série de raids visant les principaux aérodromes de son adversaire. C'est ainsi que le 18, une vingtaine de bombardiers escortés par 40 Ki.43 des 33 et 64 *Sentaï* se dirigent à haute altitude vers Kunming. Disposant d'un préavis suffisant, les Tigres ont le temps d'organiser leur défense comme l'évoque maintenant le major Robert Liles du 16th FS : « Nous sommes montés à 25 000 pieds juste au point d'interception prévu. Ils étaient là. Nous avons aussitôt entamé une passe sur les bimoteurs quand une nuée de Zero (sic) a déboulé sur nous. Nous n'avons pas lâché le morceau et comme nous étions assez nombreux (18) nous avons continué à harceler les bombardiers pendant que les copains tentaient de tenir les chasseurs à distance. On n'a pas pu les empêcher de lâcher leurs bombes, mais on les a raccompagnés pendant plus de 150 kilomètres et plusieurs n'ont jamais rejoint la Birmanie. Il était temps pour nous de revenir au terrain pour nous réarmer et repartir à l'assaut d'une deuxième vague. » Avec cette petite bataille d'Angleterre en version asiatique l'année 1943 touche à sa fin. Les Japonais lâchent pied, tandis que des P-51 commencent à faire leur apparition dans la zone. Tout semble annoncer une excellente nouvelle année…

Au cours des premières semaines de 1944, avec la percée des « Marauder » de Merril en Birmanie, il semble en effet que tout aille plutôt dans le sens d'une victoire alliée rapide. Agissant principalement en tant qu'artillerie volante, les P-40 du 80th FG qui couvrent la manœuvre d'infiltration du *Brigadier General* Frank Merrill accrochent parfois la chasse ennemie. Dix victoires sont ainsi homologuées le 27 mars comme l'évoque le 2nd *Lieutenant* Hebert H Dougthy qui s'en adjuge trois certaines et un « *damaged* » : « Pour notre 89th FS, ce 27 mars a été un jour mémorable. Nous étions 4 à nous partager l'alerte quand subitement celle-ci a sifflé à nos oreilles sous la forme de trois coups de calibre 45 en guise de sirène. On a décollé sans précaution et sans même faire chauffer nos moulins. Aussitôt en vol le contrôle nous a informés qu'un paquet d'hostiles se ramenaient dans le secteur à Angel 20, soit 20 000 pieds. Ce n'était pas précisément le niveau préféré de nos P-40 N. Tant pis, on a mis la gomme et on a grimpé aussi rapidement que possible au travers d'une fine couche de stratus. Quand nous avons émergé en plein soleil, ils étaient là : 18 bombardiers « Helen » (Nakajima Ki.49) escortés par un essaim de Zero (en fait des Ki.43). On a allumé nos collimateurs, armé nos mitrailleuses et largué notre réservoir supplémentaire. Après avoir réalisé cette dernière action, mon moteur s'est arrêté ! Le temps que je sélectionne la réserve principale, j'étais distancé. Toutefois ce n'était pas bien grave, car attaquant en piqué, j'ai pu presque recoller au dispositif au moment où le leader a ouvert le feu. À la première passe, on a allumé deux bombardiers. On a eu le temps d'en expédier plusieurs autres au tapis avant que les chasseurs ne viennent nous embêter. On s'est bien battus. Percy Marshall a été descendu, mais il a pu sauter et a regagné notre base de Sadiya quelques heures plus tard. » Quand la patrouille à laquelle appartient Doughty, à court de munitions est obligée de rompre, la relève est assurée par un autre du 90th FS qui poursuit l'œuvre de destruction entreprise aboutissant finalement à la dislocation du raid ennemi.

Puis la dynamique favorable aux Alliés se grippe d'un seul coup. Après avoir réussi à atteindre son objectif consistant à s'emparer et à détruire en partie l'aérodrome de Myitkyina, Merrill est victime le 29 mars d'une attaque cardiaque et doit être évacué. Tandis que les survivants de ses Marauders regagnent leur base, une contre-attaque est lancée côté indien par la XV armée du général Matagushi Renya. Son objectif est dans le cadre du plan « U » (« U-Go ») la prise d'Imphal et de Kohima. Quasi simultanément, la gigantesque offensive

▲ Photos spectaculaires de P-40 du 44th FS participant en juin 1943 à la conquête de Rendova, en fournissant un appui direct et rapproché aux troupes débarquées.

« Ichi-Go » est déclenchée en Chine afin de déloger les Américains des bases aériennes qu'ils occupent, en particulier de celles à partir desquelles commencent à opérer les B-29. Dans un même temps, les stratèges japonais espèrent, en tronçonnant le dispositif adverse, ouvrir un corridor entre la Mandchourie au nord et l'Indochine occupée au sud. La manœuvre va réussir partiellement contraignant Chennault à diviser ses forces en en concentrant une partie à l'Ouest autour du sanctuaire du Kunming et l'autre à l'Est dans le Henan. Les P-40 sont lancés dans la fournaise dotés de nouveaux armements comme l'évoque Charles Olsen du 75th FS : « Les copains ont commencé à nous surnommer l'équipe des Buck Rodgers parce qu'on manipulait des fusées. La première fois qu'on a vu ces tuyaux de poêle, on s'est vraiment demandé de quoi il s'agissait. On a vite compris sans toutefois être persuadé de l'efficacité d'une arme déjà utilisée par nos hôtes chinois depuis des centaines d'années. Néanmoins à l'épreuve du feu nos M-10 se sont révélés utiles en particulier dans la chasse aux trains. D'un autre côté ces dispositifs dit bazooka limitaient sensiblement les performances de nos avions. »
Malgré les efforts déployés par l'aviation, les troupes nippones progressent. Leur avance a pour effet premier de perturber la fragile chaîne logistique établie par les Alliés en Chine. De sorte que ces derniers et en particulier les aviateurs éprouvent de nouveau les affres de diverses pénuries. Cette situation attise alors les ressentiments, y compris entre frères d'armes, comme l'a rapporté le lieutenant Thomas Cotton : « C'est à cette époque que nous avons commencé à travailler avec le CACW. Nous n'étions pas ravis de voir les Chinois préempter les P-40 neufs alors qu'on devait se contenter de vieux clous mal rafistolés. En plus ils n'étaient pas très bons : je me souviens de les avoir vus casser 9 Warhawk en un seul jour à l'entraînement à Henyang. Avec les bombardiers que nous devions escorter, c'était encore pire. Ils n'arrêtaient pas de nous tirer dessus… c'était impossible dans ces conditions de les protéger aussi bien qu'on aurait dû. Enfin au rayon chinois il y avait les communistes. C'est finalement avec eux que nous avons eu le moins de problèmes. Chaque fois que nous avons été en contact cela s'est bien passé et chaque fois qu'un de nos pilotes a été abattu dans une zone sous leur contrôle ils s'en sont occupés et le gars est revenu dans son unité bien plus vite que ceux des nôtres tombés chez les gouvernementaux ! »
Cependant les résultats au combat de la CACW ne sont pas si mauvais tant s'en faut. Le 5th FG revendique ainsi pour le mois de juillet 1944 au cours de quatre raids successifs visant l'aérodrome Bailuqi (Hunan), la destruction de 64 appareils au sol et de deux en vol auxquels s'ajoutent une soixantaine d'autres considérés comme probablement détruits ou endommagés pour la perte d'un seul P-40! Le mois suivant cette même unité fait état de la destruction de 10 appareils ennemis, tous en combat aérien ainsi que de 577 sampans, 57 bateaux à moteur et 249 camions. Pour l'armée impériale, un tel niveau de pertes (même surévalué) ne peut être tenu très longtemps. À la fin du printemps, la contre-attaque alliée orchestrée par général Slim ruine le plan « U » et les Japonais refluent vers la Birmanie. En Chine, les forces du Soleil levant, harcelées par les appareils de la 14th AAF se heurtant à de sérieuses résistances au sol, sont finalement bloquées dans certains secteurs du front immense qu'elles ont ouvert, mais progressent encore dans d'autres. Arrivés de Méditerranée à la fin de l'hiver pour être affecté à la 10th AAF puis à la 14th AAF les 33rd FG et 81st FG dotés de P-40 sont rapidement transformés sur P-47. À la même époque, le 23rd FG s'équipe avec P-51 B/C. Les P-40 rescapés sont alors provisoirement versés au 118th TRS où l'on déplore de ne pas avoir touché de Mustang. Ceux-ci ne tarderont pas à lui être livrés. Il en va de même du 51st FG. Les « Burma Banshee » se convertiront partiellement sur Lockheed P-38, mais conserveront des Curtiss « B-40 » en première ligne encore quelque temps avant d'adopter eux aussi le Thunderbolt. Les 4e et 11e groupes de l'aviation nationaliste chinoise, chargés ensemble de protéger la capitale Chungking, conserveront des Warhawk en même temps que des P-51, jusque dans les derniers jours du conflit. Sur ce front et au niveau des unités de première ligne l'ultime Squadron intégralement doté de P-40 sera le 5th FS de la CACW qui passe sur P-51 D en juin 1945.
De cette seconde vie des P-40 en CBI on retient leur robustesse et leur disponibilité et une polyvalence tout à fait notable. Les Curtiss en 1943 et 1944 seront tour à tour avions d'appui tactique, bombardiers en piqué, bombardiers en vol horizontal, avions de reconnaissance équipés d'un « pod » spécial aménagé dans un réservoir supplémentaire, intercepteurs, escorteurs de bombardiers lourds.

Curtiss P-40 M

85th *Fighter Squadron*
90th *Fighter Group*
Birmanie, 1943

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 N

35th *Fighter Squadron*
8th *Fighter Group*
Nouvelle-Guinée, février 1944

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 N

45th *Fighter Squadron*
15th *Fighter Group*
Nanumea, Ellice Islands, décembre 1943

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Curtiss P-40 N

(CO) 13th *Fighter Group*
Nouvelle-Guinée, 1944

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Cette intense activité dans des domaines variés a permis au dernier des Hawk de se confronter directement avec l'Aigle Sauvage (aviation de l'armée impériale) offrant la trame à nombre d'histoires épiques. Il apparaît aux termes de celles-ci que ce chasseur tellement décrié au début de la guerre a tenu la dragée haute en Chine non seulement à son homologue nippon le Ki.43 avec lequel il s'est livré pendant quatre ans à un duel de faucon (Hawk contre Hayabusa, ou Faucon Pèlerin), mais également à des d'appareils plus évolués. Il s'agit d'abord du Ki.44 Tojo. Une machine dont les performances en dehors de son plafond pratique n'ont jamais véritablement impressionné les « cochers » des H-81 ou H-87. Il en va de même du Ki.84 Hayate. Ce terrible « Frank » si souvent présenté comme une terreur pour ses ennemis, que les pilotes du CACW ont affronté sans sourciller au second semestre 1944.

Le 22. *Sentaï* équipé de ce fameux chasseur terrestre Type 4 est en effet déployé à Hankow (aujourd'hui Wuhan dans la province du Hubei) à la fin du mois d'août 1944. Le 28, en compagnie de Ki.43 du 48 *Sentaï* les nouveaux venus s'expliquent pour la première fois avec 11 « B-40 », escortés par 13 de leurs congénères en version chasseur, au-dessus de Yochaw (Yueyang). Le résultat est équilibré puisque l'armée de l'air impériale perd cinq avions (un Hayate et quatre hayabusa) et trois pilotes les Américains et les Chinois un «B » et trois P-40. Le lendemain c'est nouveau match nul, un partout, entre les Ki.84 et les Warhawk du 3rd FG du *Composite Wing*. Bien que les Japonais réclament le crédit de plusieurs victoires les 5 et 7 septembre aucune correspondance avec les pertes adverses ne vient étayer ces revendications.

Le 12, lors d'un affrontement entre des Frank que les Alliés identifient systématiquement comme des « Hamp » et des P-40 N du 5th FG CACW un appareil est de nouveau perdu dans chaque camp. Une semaine plus tard, une nouvelle bataille oppose les mêmes protagonistes. Cette fois le solde est défavorable aux Nippons qui reconnaissent la perte d'un pilote (sans plus de mention au niveau des pertes matérielles). Les hommes de la 14th AAF pourtant surpris en configuration chasseurs bombardiers s'en tirent sans mal. Le 21 septembre, le 5th FG revendique deux nouveaux « Hamp » sans subir de perte directe. Les Japonais admettent la disparition de deux de leurs aviateurs appartenant au 25. *Sentaï* qui a pris la relève et récupéré ce qui reste de dotation au 22. *Sentaï*.

P-40 de la 7th AAF basés sur Baker Island, à l'automne 1943.

En moins d'un mois, cette unité équipée du nec plus ultra en matière d'aviation de chasse (au moins en Asie) laisse sur le carreau 8 pilotes dont son chef de corps et 20 avions dont au moins 6 d'entre eux sont à porter à l'actif de vieux P-40, arthritiques ou considérés comme tels. Outre la discipline de vol dont font alors preuve les Alliés qui incontestablement leur donne l'avantage, on remarquera que la plupart des engagements décrits ont eu lieu à basse altitude, domaine dans lequel le Moteur Allison du Curtiss peut parfaitement donner le change au Homare HA-45-21 de son adversaire, le compresseur à deux étages dont ce dernier est équipé ne devenant utile qu'en altitude, une zone où les chasseurs tactiques de Chennault n'opéraient plus guère à cette époque !

P-40 photographiés à Cap Gloucester en février 1944.

FIN DE PARCOURS DANS LE PACIFIQUE

À la fin de l'été 1943, en Nouvelle-Guinée comme dans les Salomons les P-40 des 5th AAF et 13th AAF tendent à céder la place d'abord au P-38 Lightning puis au P-47 construit en plus grande série. Toutefois le chasseur de la Curtiss Corporation demeure jusqu'à son retrait du service actif un instrument de combat apprécié de ceux qui le mettent en œuvre.

L'évolution n'est cependant pas linéaire. Certains *Squadrons* au sein du 49th FG (7th et 8th FS) utiliseront simultanément ces trois types de chasseurs, le P-40 ne perdant que lentement sa prééminence au fil des mois.

▲ En attente d'un nouveau moteur, ce P-40 K de seconde main a été perçu en décembre 1943 par le 45h FS afin de palier l'attrition de ses P-40 N ! La photo est probablement prise sur l'île de Makin.

◣ & ◢ Fin de parcours pour les P-40 de l'USAAF qui finissent d'être usés par des formations de reconnaissance tactique engagées dans le Pacifique, comme ici le 72nd *Recon Group* ; « Island Dream » est un P-40 N identifiable grâce à sa verrière allégée.

Le 35th FS dépendant du 8th FG troque pour sa part en août 1943 ses P-39 fatigués pour des Warhawk tout neufs. En effet, à l'échelle de l'ensemble du théâtre d'opérations, les vieux modèles E et K sont alors remplacés par des N juste sortis d'usine. Ainsi dotés, les hommes du *Major* Emmett « Cyclone » Davis vont faire un très bon usage de ces nouvelles machines. À tel point qu'on ne désignera bientôt plus autrement leur *Squadron* que « the Cyclone Flying Circus » en référence au surnom de son leader vétéran de Pearl Harbor, et émule avant-guerre des conceptions de Chennault quant au rôle de l'avion de chasse monomoteur…

Avec la prise en septembre des terrains de Lae et de Salamaua, les problèmes d'autonomie pénalisant jusque-là les Hawk n'ont plus cours puisque la principale base ennemie de Nouvelle-Guinée, Wewak, ne se trouve plus distante que de 450 kilomètres. Ce paramètre est valable pour chacun des belligérants et les Japonais vont donc tenter de venir pilonner les nouvelles implantations de leurs ennemis. Le 6 septembre une CAP (*Combat Air Patrol*) du 35th FS s'adjuge ainsi trois « Betty » et un « Tony ». Le Ki.61 Hein, réponse nippone au P-40, doté d'une silhouette italienne et d'un moteur allemand ne pose donc pas de problème insurmontable à un P-40 N-5. Par la suite le « Flying Circus » mène des missions offensives et des patrouilles de surveillance au profit des forces alliées qui tentent de s'emparer de Finshaffen. C'est ainsi que le 22 septembre sont rapportées 7 victoires, certaines obtenues aux dépens des participants à un raid menaçant un convoi maritime de ravitaillement.

Le 27, « Cyclone » Davis à la tête de ses hommes escorte douze B-24 sur Wewak ; après s'être ravitaillés sur un terrain avancé, les 16 Curtiss « interceptent » les Liberator et prennent avec eux la formation comme l'a rapporté plus tard Davis en personne. « On volait à 17 000 pieds (5 200 mètres) en arrière des lourds.

Visiblement épuisé, James Ralph Court du No. 15 (RNZAF) *Squadron* au moment de la bataille de Rabaul à la fin de 1943.

Nous étions constitués en quatre patrouilles de quatre appareils, espacées d'environ 800 mètres les unes des autres. Des P-38 avaient effectué un balayage sur la zone quelques heures plus tôt afin d'affaiblir les défenses ennemies, toutefois celles-ci étaient loin d'être annihilées. Peu après que les bombardiers se soient délestés de leur chargement sur la cible, des chasseurs ennemis s'en sont pris à nous. On les a aperçus au flanc d'un nuage essayant de se placer dans nos six heures. Le Blue Flight qui semblait le plus menacé a éclaté après que le Lieutenant Bacchus B Byrd ait donné le top pour un break. Byrd a ensuite piqué comme un forcené vers le sol, mais un Ki.61 l'avait pris en chasse et ne le lâchait pas alors même qu'un Zero aurait été tout de suite distancé. Je me suis alors lancé à leur poursuite. Le Japonais cependant perdait du terrain et à un certain moment a lâché une proie décidément trop rapide pour lui. Ayant emmagasiné beaucoup d'énergie il a effectué une chandelle à 45°. Placé derrière et surtout au-dessus de lui je me suis trouvé dans une position de tir parfaite. J'ai effectué une petite correction pour l'aligner bien au centre du réticule de mon collimateur et j'ai ouvert le feu (...) une rafale de 3 secondes. Des balles l'ont atteint au niveau de la section centrale de son fuselage et à l'emplanture de son aile, mais rien de spectaculaire n'en a résulté. J'ai tiré une seconde fois pendant 2 secondes. Le Tony a explosé en plein vol ! Du coin de l'œil, j'ai vu le *Captain* Don Thomas qui dans les mêmes conditions réglait son compte à un second chasseur Kawasaki. Sans plus d'adversaire nous nous sommes alors regroupés et avons regagné notre terrain de Tsili-Tsili. »

Les missions se poursuivent et les victoires s'enchaînent. Le 15 novembre, Richard West réussit un doublé et devient le premier as d'un *Squadron* qui le 26 décembre en une seule journée de combat fait état de 18 victoires certaines!

La reconquête de la Nouvelle-Guinée se poursuit au début de 1944. Le 35th FS qui y participe pleinement est toujours sur la brèche. Le 16 janvier au-dessus de Saidor quinze P-40 N se heurtent à une quarantaine de « Tony », « Zeke » et « Hamp » (en fait des Ki.61 et des K.43) représentant tout ce qu'Aigle Sauvage a pu mettre en l'air. Les Américains sortent grands vainqueurs de la confrontation en affichant un exceptionnel 19 à 0, soit le score le plus élevé réalisé jusqu'alors en une seule mission par des appareils du V *Fighter Command*. En février toutefois l'unité touche des P-38 J et abandonne ses monomoteurs avec lesquels en six mois 65 homologations ont été obtenues. Le 7th et 8th FS du 49th FG feront à peine mieux avec 67 succès, mais partagés entre les deux unités et remportés et en deux fois plus de temps, puisqu'ils ne se départiront définitivement de leur Warhawk là aussi pour des Lightning qu'à la fin de l'été 1944. Au titre des derniers faits d'armes portés à l'actif du P-40 du 49th FG on relève les quatre victoires remportées en une seule mission le 23 janvier 1944 au-dessus de Wewak par le *Captain* James Hagerstorm du 8th FS. Il porte ainsi son score à six pour la Seconde Guerre mondiale... Il en ajoutera huit autres en Corée !

Kittyhawk du No. 76 *Squadron* de la RAAF vu à Kiriwina (Papouasie - Nouvelle-Guinée) en janvier en 1944.

Les P-40 survivants, au moins ceux disposant encore d'un certain potentiel, sont ensuite versés au 110th TRS. Dépendant du 71st TRG, cette unité dotée de P-39 et de P-40 en attendant la livraison de F-6 Mustang est alors chargée des missions de reconnaissance à vue. La dernière victoire connue attribuée à un pilote de P-40 opérant dans le Pacifique est portée au crédit de l'un de ses pilotes, Robert Hammond, qui le 29 janvier 1945 descend en flammes un Zero au-dessus des Philippines, quatre ans presque jour pour jour après les combats désespérés conduits dans cette même zone par les camarades de « Buzz » Wagner, héros du début de la guerre dont les visages mêmes s'estompent alors dans les brumes de la mémoire collective. *Sic transit Gloria mundi*, disaient les anciens. Cependant, s'agissant des « Chasseurs » et dans un juste retour des choses, ce sont les lointains successeurs des défenseurs de Pearl Harbor qui tardivement dotés de P-40 « évolués » vont les conduire au combat dans le Pacifique central au sein de la 7th AAF. Il s'agit en l'occurrence des pilotes du 45th FS dépendant du 15th FG. Dotés de « N » bizarrement recouverts d'un camouflage « sable rosé », ils participent en arrière-plan à la campagne des Gilbert depuis leur base de l'île Baker. Luttant plus contre les mouches et l'ennui que contre les forces du Soleil levant, les pilotes de la *Pineapple Air Force* réussissent néanmoins le 23 octobre 1943 à abattre un hydravion quadrimoteur H8K « Emily ». Par la suite le *Squadron* gagne Nanoumea, où il est renforcé par la transfusion de vieux P-40 K ayant appartenu au 8th FS. Ils lui sont expédiés depuis le porte-avions USS *Breton* (CVE-23) dans ce qui constitue sans doute la dernière opération de ce type dont des Warhawk ont été les acteurs. Au début de 1944, le 45th FS gagne l'île de Makin ce qui le positionne à moins de 500 kilomètres des avant-postes ennemis de Jaluit et Mili. De l'action se profile enfin... Elle débute par des missions de ratissage, conduites contre les implantations ennemies du secteur, en liaison avec les B-25 du 41st BG dont certains ont été aménagés en canonnières volantes. Cependant, à plusieurs reprises, des chasseurs japonais parviennent à s'en prendre à de petites formations de Mitchell ou à des isolés. L'idée germe alors d'utiliser les P-40 du VII *Fighter Command* pour tendre un piège en se servant des bombardiers comme appât. Cela fonctionne. Le 17 janvier 12 P-40 intervenant en limite de leur rayon d'action surprennent en effet au-dessus de l'atoll d'Aur une quinzaine de Zero appartenant au 252. *Sentaï* et en abattent 10 sans perte de leur côté. C'est ce combat final au terme duquel le P-40 de façon symbolique règle définitivement son compte à l'A6M qu'évoque maintenant le 1st lieutenant Robert W Moore:

« Je savais mieux que quiconque qu'on ne devait pas s'engager en combat tournoyant avec un « Zeke », mais ce jour-là je l'ai fait quand même et je me suis faufilé dans son

Kittyhawk *Mk. IV* du No. 18 (RNZAF) *Squadron* à Tokorina (Bougainville) au début de l'année 1944 ; on remarque les P-38 américains en vol.

Un *Flight* de P-40 K du 78th FS photographié au-dessus du Pacifique à la mi-1943. Ce *Squadron* passera l'année à patrouiller au-dessus de Hawaï et de Midway.

Si les P-40 d'Alaska n'auront plus l'occasion d'ouvrir le feu sur un adversaire nippon après 1943, les Canadiens du No. 135 *Squadron* descendront deux ballons incendiaires japonais en 1945.

sillage. Son pilote a bien tenté de se dégager par quelques manœuvres brutales, mais sans parvenir à me décrocher. Il a viré pour me faire face. J'ai ouvert le feu et il a explosé juste devant moi. C'était fini... »

Le 45th FS regagne Hawaï en mars et ne reviendra plus en première ligne avant un an, équipé cette fois de P-51 D chargés de servir d'escorte aux B-29 du général Curtiss Le May.

Du côté des Alliés, les Australiens vont suivre la progression de leurs troupes en Nouvelle-Guinée ; les P-40 y sont regroupés sous l'égide du No. 73 *Wing* comprenant les Nos. 75, 76, 77 et 78 *Squadrons*. Au sein du No. 78 *Wing*, le No. 80 *Squadron* équipé de Kittyhawk côtoie des Sptifire. Le No. 86 *Squadron* également équipé du chasseur américain opère de façon autonome. Il inscrit le 22 janvier 1944 trois victoires obtenues aux dépens d'un Betty et deux Zero. Il faut ensuite attendre le 10 juin et beaucoup de dangereuses missions d'appui-feu et sans gloire pour que les chasseurs de la RAAF puissent à nouveau affronter leurs ennemis en vol. Un « Oscar » et deux monomoteurs identifiés comme des « Kate » sont revendiqués au-dessus de Biak par le No. 78 *Squadron* qui perd un de ses Kittyhawk dans l'affaire. Une semaine plus tard, une patrouille du même No. 78 *Squadron* escortant un convoi maritime repère un Ki.61 qui est aussitôt abattu. C'est l'ultime victoire d'un Kittyhawk australien ou même du Commonwealth répertoriée au cours de la Seconde Guerre mondiale. La RAAF déplore aussi le 9 août 1945 la dernière perte connue d'un P-40 au combat. En l'occurrence un de ceux du No. 80 *Squadron* descendu par des tirs antiaériens au-dessus de Bornéo.

Dans cette zone, les « Aussies » ne sont pas les seuls à utiliser encore le vieux chasseur produit à Buffalo puisqu'un *Squadron* néerlandais, le No. 120, appartenant à la *Dutch East Indies Air Force,* équipés de modèles N à l'automne 1943, les emploie toujours à la fin de la guerre. Ils entreront de nouveau en action entre 1946 et 1948 pour contrer les menées de la guérilla locale dont l'action conduira finalement à l'indépendance des Indes Néerlandaises qui deviendront alors l'Indonésie. Il s'agit d'un cas sans doute unique d'utilisation offensive d'un P-40 une fois actée la capitulation japonaise !

Dans les Salomons, la RNZAF abandonne à la fin de l'hiver 1944 ses Kittyhawk pour des F4U Corsair. Pour les avoir eus en main peu de temps, les Néo-Zélandais ont néanmoins utilisé leur Hawk de façon intensive en participant au second semestre 1943 aux dures missions au-dessus de Rabaul. Dans un premier temps dès la mi-octobre 1943, les Nos. 15, 17 et 18 *Squadrons* commencent à réaliser depuis Vella-Lavella nouvellement conquise, des missions d'escorte au profit des B-24 de l'USAAF, qui pilonnent les installations nippones à Bougainville et en Nouvelle-Bretagne. En parallèle sont effectuées des missions de surveillance. Elles se révèlent généralement infructueuses, mais pas toujours : c'est ainsi que le 22 novembre l'une d'entre elles permet aux appareils du No. 18 de se frotter à une trentaine de Zero et d'en revendiquer cinq sans perte pour les Néo-Zélandais qui peuvent regagner leur terrain de Ondonga. Situé en Nouvelle-Géorgie, cet aérodrome qu'ils ont investi et aménagé peu de temps auparavant, constitue dans le secteur la principale base arrière des chasseurs de la *Kiwi Air Force*. Les Nos. 15 et 18 *Squadrons* y sont relevés au début du mois de décembre par les Nos. 14 et 16. Ces derniers vont rapidement prendre l'habitude d'aller harceler « Rabi ». Le premier balayage est ainsi réalisé le 17 décembre quand 24 Kittyhawk sont intégrés dans un vaste dispositif comptant 80 chasseurs chargés de s'en prendre aux principaux aérodromes de Rabaul. L'explication entre les pilotes des Nos. 16 et 14 et la chasse ennemie est sévère. Plusieurs Zero sont descendus, mais le *Wing Commander* Trevor Freeman ne rentre pas. Cette perte n'empêche pas les P-40 de la RNZAF de revenir deux jours plus tard défier les défenses de la forteresse. Un chasseur nippon est victime des Hawk. Cependant la mission la plus réussie à l'actif de ces derniers est réalisée le 24 décembre lorsque 24 appareils des Nos. 16 et 17 *Squadrons* affrontent un nombre deux fois plus élevé d'intercepteurs japonais. Douze d'entre eux sont abattus, 6 autres étant signalés comme probables.

Curtiss P-40 N

45th *Fighter Squadron*
15th *Fighter Group*
Nanumea, Ellice Islands, Hiver 1943-1944

©J.M.Guillou - Aérojournal 2019

Un TP-40 N-40 transformé en biplace servant en 1944 dans une unité d'instruction aux USA.

Un P-40 N-5-CU photographié à sa sortie d'usine le 26 mai 1943 ; l'angle de la photo permet d'apprécier la nouvelle verrière « bien dégagée » de cette ultime version du Hawk de Buffalo.

Le combat a néanmoins été rude puisque 7 Kittyhawk ne rentrent pas.

En janvier, les « Kiwi » commencent à opérer depuis le terrain de Torokina sur la côte occidentale sur l'île de Bougainville idéalement placée à 300 kilomètres de « Rabi ». La pression exercée par les Alliés sur cette implantation ennemie devient dès lors insoutenable. Le 9 février 1944, le No. 18 *Squadron* au prix d'un Curtiss perdu en mission et de son pilote porté disparu voit le *Flight Lieutenant* Robert Balfour descendre un cinquième adversaire accédant ainsi au statut d'as tandis que son chef le *Squadron Leader* John Oldfield manque de peu d'égaler cette performance en inscrivant lui aussi une nouvelle victoire. Celle-ci se trouve être la dernière des 99 remportées par des P-40 Néo-Zélandais dans les Salomons au cours de la Seconde Guerre mondiale. Les derniers appareils japonais sont évacués de Rabaul quelques jours plus tard. Débarrassés de toute menace aérienne, les Hawk de Wellington qui commencent à céder le pas aux Corsair, effectuent encore quelques missions en configuration chasseurs-bombardiers avant d'être définitivement relégués en seconde ligne.

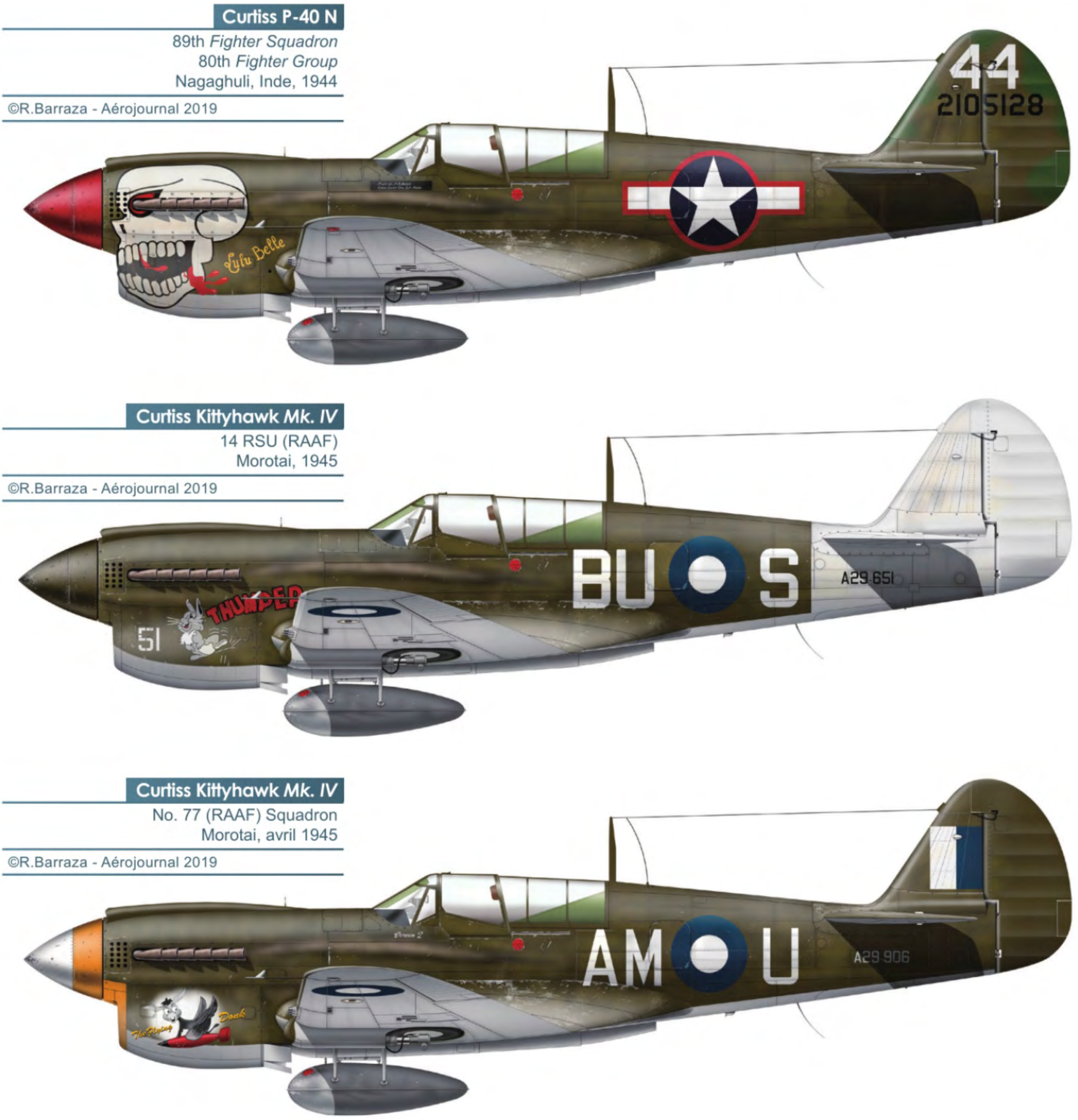
Il en va de même pour ceux opérant sous les couleurs de l'USAAF en Alaska aux confins des empires soviétiques et nippons. Avant de céder définitivement la place au sein de la 11th AAF au P-38 Lightning, les Warhawk du 344th FG auront l'occasion de se distinguer une fois encore le 11 octobre 1943, mais ne parviendront finalement pas à intercepter l'ultime raid japonais conduit contre les installations de Attu par des « Betty » ayant décollé de Paramouchir. Leurs confrères canadiens feront un tout petit peu mieux puisque des Kittyhawk appartenant au No. 133 *Squadron* du *Western Air Command* réussissent au début de 1945 à abattre deux ballons incendiaires japonais au-dessus de la Colombie-Britannique. Les autorités trouvant les performances de ses P-40 insuffisantes pour faire face à cette menace nouvelle, réclament alors la livraison de De Havilland Mosquito. Par une certaine ironie de l'histoire, un troisième ballon est entre temps victime d'un vénérable Canso Catalina et un quatrième en avril de nouveau, d'un Hawk appartenant cette fois au No. 135 *Squadron*. Quoi qu'il en soit, quand les « Wooden Wonder » arrivent sur place au début de l'été… la menace a disparu. À cette époque, le P-40 qui constituait deux ans plus tôt le chasseur le plus répandu de l'USAAF, a pratiquement disparu de ses inventaires. Au moment de la capitulation japonaise, seuls 45 Warhawk sont encore en service dans ses rangs. C'est donc un appareil devenu rare dont plusieurs exemplaires revêtus de l'emblème du soleil levant sont exhumés des parcs à ferraille japonais par les troupes d'occupation des Nations Unies. L'armée et la marine impériale auraient en effet détenu entre 10 et 20 P-40 dont une partie en état de vol, principalement du modèle E, la plupart saisis aux Indes Néerlandaises en mars 1942 alors qu'ils

étaient toujours en caisse. Ils ont par la suite été utilisés pour des essais comparatifs au terme desquels ils ont été (bien sûr) considérés comme «largement inférieurs» au A6M et autre Ki.43… De fait, ils joueront ensuite un rôle de «méchants» dans des films de propagande. Enfin on dit même que la 2. *Chutaï* du 50. *Sentaï* en aurait été dotée au printemps 1943 dans le but de défendre Rangoon des assauts conduits par leurs anciens propriétaires. Selon ces mêmes sources, l'expérimentation aurait tourné court à la suite de regrettables erreurs d'identification.

ET LES **AUTRES…**

Avant de passer à la conclusion, il convient de citer trois des autres utilisateurs principaux des H-81 et H-87.
La Turquie tout d'abord, qui recevra 42 Tomahawk et 24 Kittyhawk qu'elle utilisera au sein de ses forces aériennes de 1941 à 1945 au côté de Spitfire et de Fw 190 pour défendre une neutralité à géométrie variable. Les derniers Hawk portant l'emblème de l'étoile et du croissant de lune sont retirés du service en 1946.
Dans le cadre du prêt-bail, le Brésil de son côté entre 1942 et 1945 en réceptionne 87 exemplaires. Il s'agit exclusivement de H-87 parmi lesquels dominent les versions K et N avec respectivement 31 et 41 appareils livrés. Contrairement aux P-47 également perçus par la *Fuerza Aéra Brasilera*, le chasseur Curtiss ne quittera jamais les Amériques et ne sera donc pas engagé directement contre les forces de l'Axe autrement que pour traquer d'éventuels U-Boot sur le proche Atlantique… un rôle que jusqu'alors on ne lui avait pas dévolu. Utilisés après-guerre pour l'entraînement des pilotes et des mécaniciens, les derniers Warhawk usés jusqu'à la corde disparaîtront définitivement du ciel brésilien en 1954 ; un record !
Pour conclure ce rapide tour d'horizon on signalera qu'une douzaine de Tomahawk bien fatigués ont été versés en 1943 par la RAF à la *Royal Egyptian Air Force* qui les utilisera quelque temps au sein de son No. 17 *Squadron* pour protéger un Delta du Nil que plus personne alors ne menace… ■

Curtiss P-40 N
89th *Fighter Squadron*
80th *Fighter Group*
Nagaghuli, Inde, 1944
©R.Barraza - Aérojournal 2019



5 CONCLUSION

« 145 pilotes américains sont devenus des as aux commandes de leur vieux P-40... C'est quand même pas mal pour un appareil souvent considéré comme dépassé. Il conserve en tout cas une place à part dans les souvenirs de ceux qui l'ont piloté au combat, et il mérite la reconnaissance de la nation tout entière. »

Wayne Johnson, ex-pilote des « Flying Tigers »

Un fameux zinc c'est ce que proclamait à la fin des années 1970 une publicité de la marque Revell, faisant la réclame d'un modèle « électrique » de Warhawk au 1/32e. Fameux, le P-40 l'a certainement été. Après sa carrière sous les drapeaux et même durant celle-ci il a en effet commencé une autre carrière sous les projecteurs. Il sera ainsi l'un des avions de second rôle les plus connu d'Hollywood et d'ailleurs. Le Hawk fait en effet des apparitions dans une trentaine de films. Parfois furtive comme dans « Walkyrie » avec Tom Cruise ou plus marquante comme dans 1941 de Stevens Spielberg . On se souvient de John Belushi y incarnant l'inénarrable « Bill » Kelso. Une sorte de « Hell Angels » qui après Pearl Harbor cédant à la psychose d'une possible invasion nippone traque aux commandes de son P-40 les ennemis de l'Amérique au-dessus du désert de Californie. Spielberg est sans doute celui qui filme le mieux le Warhawk cependant c'est dans le film « Tora, Tora, Tora » de 1969 que l'appareil fait son apparition la plus spectaculaire, car en grand nombre. Las, tous, hormis deux vrais H-87, sont des maquettes en fibre de verre. Construites à l'échelle 1 et mues par de petits moteurs électriques elles sont dès l'origine promises en tant que telles à un sort funeste. Une ultime survivante du « massacre » saisi par les caméras de Richard Fleisher sera encore cassée une décennie plus tard par Spielberg pour les besoins de son « 1941 ». Toutefois le P-40 ne tient la vedette que d'une seule production hollywoodienne. Il s'agit de « Flying Tigers » de 1942 où le monomoteur Curtiss donne la réplique à John Wayne. Il s'agit d'un long métrage du temps de guerre et de fait la propagande n'en est jamais vraiment absente. Toutefois il se laisse voir avec plaisir, même si la Chine ressemble au comté de Los Angeles et que les P-40 sont pour la plupart des H-87 grimés (plutôt mal) afin de les faire ressembler aux Tomahawk du célèbre AVG...

Cependant le cinéma n'est pas le seul domaine où la renommée du dernier des Hawk va trouver à s'épanouir. Très rapidement il devient dès 1942 la vedette de petites bandes dessinées qui sont publiées aux États-Unis. Grâce à elles, l'image de l'avion aux dents de requins défendant la démocratie des assauts des « Krauts », des « Japs » et des « Ritals » réunis s'instille dans l'esprit du public américain. Dans les années 1960, ces termes infamants n'ont plus cours (d'autant que tous ces anciens ennemis sont devenus des démocraties alliées !), toutefois c'est toujours par le biais de la BD que le P-40 va envahir enfin l'Europe. Toute une génération se souvient ainsi (avec émotion) de ces petits illustrés alors vendus à vil prix chez tous les marchands de journaux. Au milieu de titres tel « Rapaces » ou « Battler Britton » dans lesquels le P-40 fait seulement quelques apparitions la série « Tora, Les Tigres volants » portée (entre autres) par les dessins de Felix Molinari, lui est en revanche quasi exclusivement consacrée. Ces fascicules à « 2 balles » ont rendu familiers à plusieurs d'entre nous les noms de Bob Neal (sic), Tex Hill, Parker Dupouy, John Birch ou celui du colonel Chennault. Ces dernières années, des livres, de nouvelles BD ainsi que des films ont encore mis le P-40 en vedette. Tel est le cas de Captain Sky et le monde de demain («Captain Sky and the World of Tomorrow » de Jenry Corman) sorti en 2004, ou « Pearl Harbor » (de Michael Bay) sorti en 2001. L'ensemble de ces œuvres ont fini d'inscrire définitivement le Curtiss P-40 Warhawk et sa mâchoire de squale dans notre imaginaire collectif au même niveau que le Fokker triplan du Baron rouge ou les F-14 du film Top Gun.

Pour autant et on en revient ici à notre problématique de départ, cette place de choix est-elle réellement méritée au regard des performances et des états de services de cette machine ?

La réponse est clairement oui. S'agissant des performances affichées par l'appareil dans ses déclinaisons H-81 et H-87 entre 1940 et 1942 en dessous de 15 000 pieds, celles-ci n'apparaissent nullement en décalage avec celles de leurs contemporains européens (Spitfire *Mk. II* et *Mk. V*, Bf 109 E et F, MC.202) ou asiatiques (A6M et Ki.43). On pourra toujours objecter que le comportement de l'appareil était compromis à très haute altitude. D'un autre côté, il ne sert pas à grand-chose d'être le maître du ciel à 35 000 pieds quand les combats se déroulent à 10 000 comme l'ont démontré les combats du désert, du front de l'Est et dans une moindre mesure du Pacifique. Pour autant et afin d'éclairer ce débat, on signalera qu'un certain nombre d'engagements victorieux dans lesquels ont été impliqués des P-40 ont été conduits à plus de 25 000 pieds ! Dans sa première vie de chasseur, le faucon de Curtiss n'a donc rien qui le distingue vraiment parmi ses pairs, ni l'élégance du Spitfire, ni la puissance du Bf 109 ni même la maniabilité à basse vitesse du Zero, mais n'a jamais été surclassé par ceux-ci dans tous les domaines (puissance, armement et maniabilité). À basse altitude, il est en effet plus rapide et mieux armé qu'un Spit. Il se révèle dans tous les cas de figure, plus solide et plus maniable qu'un « 109 » et toujours plus puissant et mieux armé que ses adversaires japonais.

Pour simplifier, il a toujours et partout été plus maniable que tout ce qui était puissant et plus puissant que tout ce qui était maniable. Ces caractéristiques se retrouveront dans sa seconde vie, celle de chasseur-bombardier et d'avion d'appui tactique, débutée dans le désert en 1942 et affirmée jusqu'à la fin de son utilisation opérationnelle. À cette époque tardive, il pourra encore se coltiner avec succès dans son domaine de vol favori, à des adversaires tels que Fw 190 et Ki.84 tout assurant avec son armement conséquent et un rayon d'action malgré tout appréciable, l'ensemble des tâches qui lui seront alors confiées. Simple, solide et rustique, le P-40 saura s'imposer également grâce à ses qualités appréciées des pilotes, mais également des équipes d'entretien. On peut ici évoquer les paroles de ce mécanicien qui en Chine se vantait de pouvoir faire voler les P-40 qui lui étaient confiés avec des pièces de Jeep et de GMC.

Alors obsolète peut être, au moins dans le cadre d'une vision « eurocentrée » du conflit, mais un fameux zinc certainement au regard de tout ce qu'il a accompli ! ■

P-40 N photographié sur le terrain de Saint Petersburg, Pinellas County, en Floride, en 1944. (Coll. S. Newman)

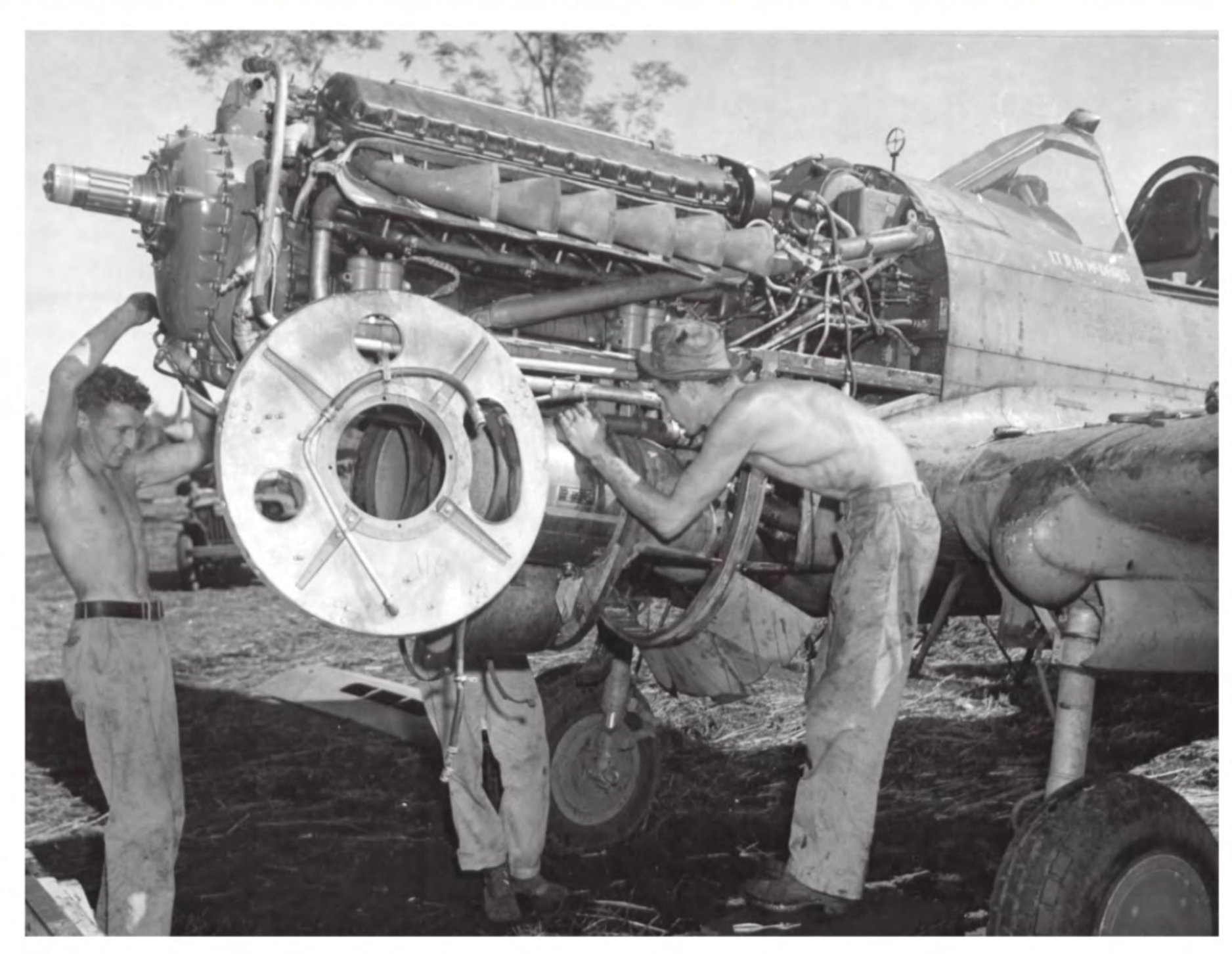
La tête de tigre caractéristique arborée par les P-40 du 11th FS (basés en Alaska et dans les Aléoutiennes) aux ordres du futur Lieutenant Colonel John Chennault le fils de (...) qui terminera la guerre en Chine sous les ordres de son père !

6 ANNEXES

PRODUCTION

Désignation	Production		Vitesse max. en km/h	Armement	Moteur	Poids à vide en kg
P-40, H-81,	06/1940*	340	575	2 x 12,7 mm	Allison V-1710-33, 1090 cv	2 438
P-40B, H-81	03/1941	241	566	2 x12,7 mm ; 2x 7,62 mm	Allison V-1710-33, 1090 cv	2 535
P-40C, H-81	04/1941	1 123	555	2x12,7 mm; 4 x7,62 mm	Allison V-1710-33, 1090 cv	2 636
P-40D, H-87	05/1941	582	582	4 x12,7 mm ; 500 livres de bombes	Allison V-1710-39, 1150 cv	2 880
P-40E, H-87	09/1941	2 320	582	6 x12,7 mm ; 500 livres de bombes	Allison V-1710-39, 1150 cv	2 880
P-40F, H-87	12/1941	1 560	586	6 x12,7 mm ; 500 livres de bombes	Packard V-1650-1, 1240 cv	2 989
P-40K, H-87	08/1942	1 300	586	6 x12,7 mm ; 500 livres de bombes	Allison V-1710-81, 1325 cv	2 902
P-40L, H-87	01/1943	720	592	4 x12,7 mm ; 500 livres de bombes	Packard V-1650-1, 1240 cv	2 875
P-40M, H-87	11/1942	600	586	6 x12,7 mm ; 907 livres de bombes	Allison V-1710-81, 1325 cv	2 902
P-40N, H-87	03/1943	5 000	563	4 ou 6 x 12,7 mm ; 907 livres de bombes	Allison V-1710-81, 1325 cv	2 721

*début de production



▶ Revision du moteur Allison V-1710 du P-40 du *Lieutenant* Robert McDaris, 9th *Fighter Squadron*, 49th FG, en Nouvelle-Guinée, en 1942 ou 1943. (US Nara)

VERSIONS ET DÉSIGNATIONS

Désignation américaine	Désignation britannique	Caractéristiques particulières
XP-40		No. Constructeur: 38-10
P-40- CU, H-81,		Serials: 39-156 à 220 puis 222 à 289 et 40-292 à 357
P-40 A		1 exemplaire modifié pour la reco-photo
P-40 G/RP-40		P-40-CU dotés d'une aile de Tomahawk, 43 exemplaires
P-40B, H-81-A1		Serials: 41-5205 à 5304 et 41-13297 à 13327
	Tomahawk I, I A et IB	Reprise de la commande française (contrat F-273) BK852 à 853 et AH741 à 880
P-40B, H-81-A-2		
	Tomahawk II et II A	Commande britannique initiale (contrat A84) AH881 à 900
P-40B, H-81-A2/A3		
	Tomahawk II B	AH991 à 999, AK100 à 570; AM370 à 519 et AN218 à 517 Issus contrat A-84 réexpédition en Chine de 100 exemplaires pour l' AVG
P-40C, H-81-A-3		Serials: 41-13328 à 13520
	Tomahawk II B	Commande britannique (A-84) intègre des A2 de fin de production
P-40D, H-87-A2		Serials : 40-359 puis 40-361 à 381
	Kittyhawk I	Contrat DA-3 englobant l'ensemble des H-87 livrés au Commonwealth entre 1942 et 1944. AK-571 à 999 et AL-100 à 230
P-40E, H-87-A3		Serials : 40-358 puis 40-382 à 681; 415305 à 5744; 41-13521 à 599; 41-24776 à 25195 et 41-35874 à 36953
	Kittyhawk IA	ET100 à 999 et EV100 à 699
P-40F, H-87 B		Décliné en séries F-1, F-5, F-10, F-15 et F-20, 41-13600 à 14599 et 41-19733 à 20044
Warhawk	Kittyhawk II	FL219 à 368
P-40K, H-87 D		Décliné en K-1, K-5, K-10 et K-15 42-45722 à 46321 et 42-9730 à 10429
Warhawk	Kittyhawk III	FL710 à 730 puis 851 à 905; FR111 à 140 puis 210 à 361, 385 à 392,412 à 459, 472 à 521
P-40L, H-87 D		Décliné en L-1, L-5, L-10, L-15 et L-20 42-10430 à 11129
Warhawk	Kittyhawk II	FS-400 à 499
P-40M, H-87 B		Décliné en M-1, M-5, M-10 43-5403 à 6002
Warhawk	Kittyhawk III	FS100 à 269; FR779 à 878
P-40N, H-87 V		Série N-1: 42-104429 à 104828
Warhawk	Kittyhawk IV	FT849 à 854
P-40N, H-87 W		Décliné en N-5, N-10, N-15, N-20 et N-25, N-30, N-35 et N-40 : 42-104829 à 106428 puis 43-22752 à 2475144-7001 à 8000 enfin 44-47749 à 47964
Warhawk	Kittyhawk IV	FX498 à 847
P-40R, H-87		P-40 F et L dotés de moteurs Allison en lieu et place des Packard et affectés exclusivement à l'entraînement (123exmplaires 70 F: R-1 et 53 L: R-2)
TP-40, H-87		Warhawk modifié en biplace d'entraînement et de liaison
XP-40Q		Ultime développement du Warhawk demeuré sans suite
Twin P-40		Etude conduite en 1942 portant sur P-40 bimoteur propulsé par deux moteurs Packard V-1650 jamais construit

TOP 10 INTERNATIONAL DES AS SUR P-40

Pilote	Score (P-40)	Air Force, unité	Remarque : score total
Clive R Caldwell (RAAF)	20	No. 250 et 112 *Squadron*	27 + 2 partagées
Stepan Matveyevich Novickkov	19	436 IAP	29
Petr Afanasevich Pokryshev,	14	29 GIAP	31 + 7 partagées
Mikhail Fedorovich Mikhalin	14	191 IAP	14 +2 partagées
Billy Drake (RAF)	13	No.112 Squadron	20 et 2 partagées
Sergei Gavrilovich Litavrin	13	158 IAP	19 + 5 partagées
John F Hampshire Jr	13	14th AAF, 23th FG (75th FS)	
Bruce K Holloway	13	14th AAF, 23th FG HQ	
Robert H Neale	13	AVG	
J F Edwards (RCAF)	12	No. 94 et 260 *Squadron*	15 + 3 partagées

S'agissant des pilotes soviétiques, il est parfois assez difficile de déterminer avec précision les scores individuels obtenus aux commandes du P-40. N'ont donc été retenus ici que ceux pour lesquels un certain niveau de certitude a pu être atteint. Ce qui explique que des pilotes tel que Nikolai Fedorovich Kuznetsov du 436 IAP – auquel certains auteurs attribuent 17 victoires sur Curtiss – ne figure pas dans le cadre de ce palmarès sommaire.

P-40 B ALIAS TOMAHAWK II / MONOMOTEURS 1941

	Curtiss P-40 C	Messerschmitt Bf 109 E	Fiat G-50	Mitsubishi A6M2 Zero	Kawasaki Ki 43
Vitesse maximale	566 km/h	570 km/h	470 km/h	534 km/h	536 km/h
Taux de monté initial	817 m/min	1 070 m/min	605 m/min	1100 m/min	1200 m/min
Autonomie	730 km	660 km	445 km	3 104 km	1760 km
Armement (de bord)	2 x 12,7mm ; 4 x 7,62mm	2 x 20 mm ; 2 x 7,92 mm	2 x 12,7 mm	2 x 20 mm ; 2 x7,7 mm	2x12,7 mm

P-40 M ALIAS KITTYHAWK III / MONOMOTEURS 1941

	Curtiss P-40 M	Macchi MC.202	Focke-Wulf 190 A5	Kawasaki Ki. 61	Mitsubishi A6M3
Vitesse maximale	586 km/h	595 km/h	656 km/h	580 km/h	540 km/h
Taux de montée initial	650 m/min	1080 m/min	863 m/min	912 m/min	1 000 m/min
Autonomie	1125 km	765 km	800 km	580 km	2 378 km
Armement (de bord)	6 x 12,7 mm	2 x 12,7 mm ; 2 x 7,7 mm	4 x 20 mm ; 2 x 7,92 mm	2 x 20 mm ; 2 x 12,7 mm	2 x 20 mm ; 2 x 7,7 mm

CURTISS H-87 P-40 E WARHAWK

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Le P-40 est un chasseur monoplace. Monomoteur, à train rentrant, il bénéficie d'une construction entièrement métallique. Sa voilure est constituée de deux demi-ailes implantées à hauteur de l'axe longitudinal. Leur partie centrale vient s'encastrer sous le fuselage en y constituant la base du poste de pilotage. La structure de l'aile repose sur cinq longerons principaux. Usinés en alliages légers, à l'instar du longeron principal, ils confèrent à l'ensemble une grande solidité. Celle-ci est renforcée par des nervures et des lisses rendues solidaires du revêtement au moyen de rivets à tête noyée. Le bord d'attaque présente une légère flèche positive. Le bord de fuite, classiquement, en dispose d'une très prononcée vers l'avant. Ce dernier est parcouru sur toute sa longueur, à l'exception de son raccord avec le fuselage et de son extrémité, par des surfaces mobiles, ailerons et volets, tous entièrement métalliques. Le fuselage caractérisé par son imposant raccord avec la voilure est constitué de deux coques rendues solidaires au moyen de 16 cadres transversaux et de nombreuses lisses longitudinales. Au-delà de la cloison pare-feu, le groupe motopropulseur est supporté par un bâti réalisé en entrecroises faites de tubes d'acier. Sur le capot sont aménagées de nombreuses trappes de visite et autres panneaux démontables permettant d'accéder aisément au moteur lui-même, de même qu'à l'énorme carène abritant le radiateur de refroidissement principal. Il est situé en position centrale, les deux radiateurs d'huile étant positionnés de part et d'autre. L'empennage dispose de bords d'attaque rectilignes accusant une flèche prononcée, tandis que les bords de fuite adoptent un profil incurvé. Sa structure repose sur quatre longerons s'agissant des parties fixes et d'un seul pour les parties mobiles (profondeur). Ces dernières entoilées, à l'ancienne, sont néanmoins munies de bec et de volet de compensation conférant à l'ensemble un caractère de modernité.

La roulette de queue est à l'instar du train principal complètement escamotable. La première s'éclipse vers l'arrière à l'intérieur du fuselage tandis que l'autre, à voie étroite, dispose de jambes articulées sur le longeron de la voilure. Assujetties à un mécanisme hydraulique, elles s'escamotent dans l'épaisseur de l'aile après avoir pivoté à 90°.

Fonctionnant à l'indice 100, le moteur est alimenté par un réservoir de 236 litres disposé dans le fuselage, en arrière de la plaque de blindage protégeant le dos du pilote. Deux autres réservoirs d'une contenance de 132 et 190 litres respectivement, également auto-obturants, trouvent place sous ses pieds dans la section centrale de la voilure. L'absence de réservoir dans les ailes permet de garnir celle-ci d'un longeron supplémentaire garantissant une solidité à toute épreuve et de dégager de la place pour les armes et leurs magasins à munitions.

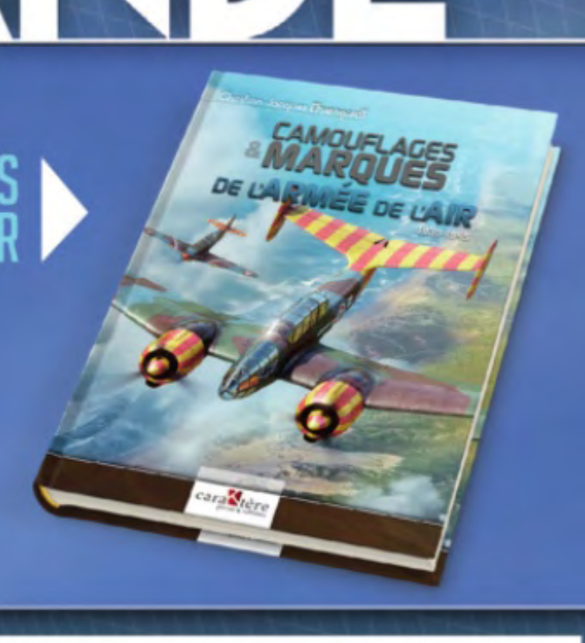
La protection du pilote est assurée par deux plaques de blindage situées à l'avant et à l'arrière du poste de pilotage. Elles affichent un poids total de plus 80 kg de bon acier américain. Le pare-brise est également blindé, c'est à dire constitué de plusieurs feuilles de verre résistant. En plus de circuits de carburant et de lubrifiant assez complexes, le P-40 possède un important circuit hydraulique permettant, outre celle du train d'atterrissage, la manœuvre des volets. L'électricité permet de commander le tir, la radio et le pas de l'hélice. Cette dernière est une « Curtiss » constituée de trois pales creuses en acier disposant d'un mécanisme à vitesse constante ou de pas variable. En outre, l'appareil est doté d'un système de chauffage et de distribution d'oxygène peu utilisé compte tenu des limitations connues du modèle pour les missions à haute altitude. ■

▶ Remontage d'un P-40 livré en kit, quelque part dans le Pacifique en 1942. (US Nara)

BON DE COMMANDE

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE CHASSE FRANÇAIS

CAMOUFLAGES ET MARQUES DE L'ARMÉE DE L'AIR



TARIFS* | 39,90€ POUR LA FRANCE MÉTROPOLITAINE
44.90€ POUR LA SUISSE ET L'UNION EUROPÉENNE
49,90€ POUR LES DOM-TOM ET LE RESTE DU MONDE

*PRIX UNITAIRE POUR CHAQUE OUVRAGE COMMANDÉ

***ATTENTION : les tarifs et les formules d'abonnement de ce bon de commande sont valables jusqu'au 31 juillet 2019.**

Livres	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ L'encyclopédie des avions de chasse français, 1939-42	39,90 €	44,40 €	49,90 €	x _____ =	€
☐ Camouflages & marques de l'aviation française, 1939-45	44,90 €	49,40 €	54,90 €	x _____ =	€

Abonnements (à partir du **n°72 inclus**)	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 1 an, soit 6 numéros	35,00 €	40,00 €	45,00 €	x _____ =	€
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 2 ans, soit 12 numéros	65,00 €	75,00€	85,00 €	x _____ =	€
☐ Abonnement BIMESTRIELS + HORS-SÉRIE d'un an soit 6 numéros + 3 numéros hors-série	75,00 €	90,00 €	100,00 €	x _____ =	€

Hors-séries	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
HS n°11 : **Phantom israéliens au combat** (ref.571)	11,50 €	14,50 €	18,50 €	x _____ =	€
HS n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik (ref.576)**	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°17 : **Le B-17 Fortress : 1943-1945** (ref.577)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°24 : **Les as de l'*US Navy*** (ref.584)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°25 : **Arado 234** (ref.585)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°30 : **Mai-Juin 1940** (ref.12030)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°31 : **P38 Lightenning** (ref.12031)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°32 : **Les chasseurs MIG** (ref.12032)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°33 : **Curtiss P-40** (ref.12033)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€

Anciens numéros (8 € pièce, toute destination) :

☐ n°19 : La renaissance de la *Luftwaffe* (Réf. 104)	☐ n°44 : Monstres marins : le Martin PBM Mariner Réf. 544)
☐ n°20 : *1st Air Commando* (Réf. 105)	☐ n°45 : *Jagdverband* 44 (Réf. 545)
☐ n°23 : Le bombardier en piqué (Réf. 523)	☐ n°46 : L'aéronavale impériale en guerre (Réf. 546)
☐ n°25 : Le Menschel RS 123 en opérations (Réf. 525)	☐ n°47 : Les Stukas de Rommel (Réf. 547)
☐ n°26 : *Jagdgeschwader*, les escadres de chasse (Réf. 526)	☐ n°52 : *49th Fighter Group* au combat (Réf. 552)
☐ n°27 : *Stafers and big guns* (Réf. 527)	☐ n°53 : La menace fantôme, V1 contre RAF (Réf. 553)
☐ n°28 : Opération « OVERLORD » (Réf. 528)	☐ n°54 : 8 MAI 1945 (Réf. 554)
☐ n°29 : Les briseurs de barrages (Réf. 529)	☐ n°58 : *Sturmflieger* - À l'assaut des Forteresses (Réf. 11058)
☐ n°30 : Les cavaliers de l'apocalypse (Réf. 530)	☐ n°59 : Berlin 43/44 - Peur sur la ville (Réf. 11059)
☐ n°31 : Dissuasion à la française (Réf. 531)	☐ n°60 : *Wilde Sau* (Réf. 11060)
☐ n°32 : Chasseurs de *U-Boote* (Réf. 532)	☐ n°61 : Berlin 43/44 - Au coeur du brasier (Réf. 11061)
☐ n°33 : Les ailes volantes des frères Horten (Réf. 533)	☐ n°62 : El Alamein (Réf. 11062)
☐ n°34 : La chasse allemande face à l'Ouest (Réf. 534)	☐ n°63 : *Luftprodktion*, le défi industriel (Réf. 11063)
☐ n°35 : *Regia Aeronautica* dans la bataille d'Angleterre (Réf. 535)	☐ n°64 : Hs 129, le tueur de chars (Réf. 11064)
☐ n°36 : Pilotes belges sur Hawker Typhon (Réf. 536)	☐ n°65 : JG 52 - L'escadre de tous les records (Réf. 11065)
☐ n°37 : Kamikaze, la vanité de l'héroïsme (Réf. 537)	☐ n°66 : Les jets de Shōwa (Réf. 11066)
☐ n°38 : *Jagdgeschwader*, les escadres de formation (Réf. 538)	☐ n°67 : L'aviation embarquée allemande (Réf. 11067)
☐ n°40 : Insurrection en Irak (Réf. 540)	☐ n°68 : « Tueurs de chars » (Réf. 11068)
☐ n°41 : *Kampfgeschwader* KG 200 (Réf. 541)	☐ n°69 : Les P-47 du *353rd Fighter Group* (Réf. 11069)
☐ n°42 : KG 200 « Beethoven » (Réf. 542)	☐ n°70 : Dans l'ombre de Marseille (Réf. 11070)
☐ n°43 : Les As de l'armée impériale japonaise (Réf. 543)	☐ n°71 : Mission 84 (Réf. 11071)

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8€ = €

TOTAL (abonnements + hors-séries + anciens numéros) : €

ATTENTION :

Les stocks variant très vite, nous vous conseillons de visiter notre site internet afin de prendre connaissance des produits disponibles.

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.
Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....
Tél. : .....

Merci de nous fournir un numéro de téléphone ou un email afin de pouvoir vous contacter en cas de rupture de stock.

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift
☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

2 LIVRES

COLLECTION AVIATION DES ÉDITIONS

caraktère presse & éditions

DE CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

CAMOUFLAGES & MARQUES DE L'ARMÉE DE L'AIR 1939 - 1945

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les camouflages et marques français sans avoir osé le demander, le grand spécialiste de la question, Christian-Jacques Ehrengardt, vous le détaille en 216 pages

216 PAGES / FORMAT 21X28.5 CM / COUVERTURE CARTONNÉE

L'ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE CHASSE FRANÇAIS 1939 1942

Encyclopédie consacrée aux avions de chasse français de la période 1939-42 qui brosse un vaste panorama de l'état de santé de notre industrie aéronautique à la veille d'un cataclysme sans précédent dans l'histoire de notre pays.

176 PAGES / FORMAT 21X28.5 CM / COUVERTURE CARTONNÉE

TARIFS

FRANCE MÉTROPOLITAINE	44,90€
UNION EUROPÉENNE & SUISSE	49,90€
RESTE DU MONDE & DOM-TOM	54,90€

Frais de port inclus

POUR PASSER VOTRE COMMANDE :

Par téléphone au +33 (0)4 42 21 06 76

Par email : contact@caraktere.com

Sur notre site internet : www.caraktere.com

aero JOURNAL HORS-SERIE

CURTISS P-40

Assemblé entre 1940 et 1944 à presque 14 000 exemplaires, ce qui en fait le 3e avion de chasse le plus produit des USA, le P-40 jouit d'une renommée principalement justifiée par ses états de services, plus que par ses performances. Si l'on se place du seul point de vue de la notoriété, l'avion, qui a trouvé sa place au cinéma et jusque dans la Pop Culture, est effectivement un « fameux » combattant. Pour autant, au-delà de cette image publique flatteuse, le chasseur de chez Curtiss était-il réellement l'appareil médiocre que certains auteurs se sont plu à décrire depuis la fin des années 1940 ?

En considérant ses origines, son évolution et son action sur ses principaux théâtres d'opérations, on arrive à une conclusion beaucoup moins sévère. Il convient de se souvenir que le P-40 aura été présent au bon moment et au bon endroit pour « sauver la mise » d'une aviation américaine qui n'avait pas encore accès au tandem de choc P-47 – P-51. De fait, le P-40 reste le seul chasseur valable et disponible en grand nombre jusqu'à l'automne 1943. Et au-delà des préjugés, dont il est encore victime aujourd'hui, il rendra d'inestimables services aux Alliés, y compris aux Soviétiques, et saura tirer son épingle du jeu.

Ce sont les traces de cet illustre inconnu que Guy Julien et la rédaction d'Aérojournal vous invitent à suivre, avec ce nouveau hors-série illustré avec soin.

Aérojournal Hors-série n°33
Juillet - Août 2019

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C